Geschäfts-Bericht

der Direction

der

Pfälzischen Ludwigsbahn

für das Verwaltungsjahr 1860/61

erstattet an die

Generalversammlung der Actionäre,

zu Ludwigshafen am Rhein,

am 18. December 1861.

Druck der Buchdruckerei von J. Bauer in Ludwigshafen am Rhein
1861.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

Pfälzische Ludwigsbahn.

General-Versammlung

abgehalten

am 18. December 1861,

Morgens 10 Uhr,

in dem Bahnhof-Gebäude zu Ludwigshafen am Rhein.

Gegenwärtig waren:

1) der königliche Regierungs-Director Herr Dr. Meyer, als königlicher Commissär;
2) der Vorstand des Verwaltungsrathes und sämmtliche Mitglieder desselben, mit Ausnahme des Herrn von Poelnitz;
3) Herr Eisenbahn-Director Jaeger;
4) der stellvertretende Director Herr Mündler;
5) 574 Actionäre mit 3732 Actien, 906 Stimmen repräsentirend.

Nach Eröffnung der Generalversammlung lud der Vorstand des Verwaltungsrathes dieselbe ein, in Gemäßheit des §. 41 der Satzungen einen Protocollführer und drei Stimmzähler zu wählen, worauf durch Acclamation Herr Advokat Böcking von Landau als Protocollführer und die Herren Hessert, königl. Ergänzungsrichter in Landau, Fabrikant Schwinn von Zweibrücken und königl. Regierungs-Secretär Stempel von Speyer als Scrutatoren gewählt wurden.

I.

Zuerst brachte der Vorstand des Verwaltungsrathes den Geschäftsbericht der Direction für das Verwaltungsjahr 1860/61 zur Berathung, welcher bereits im Druck erschienen und unter die Mitglieder vor der Sitzung vertheilt war, weshalb von dessen Vorlesung Umgang genommen wurde.

Dieser Geschäftsbericht gab der Versammlung zu keiner Bemerkung Veranlassung.

II.

Die Rechnung für das Betriebsjahr 1860/61 wurde ohne irgend einen Einwand genehmigt und dem Verwaltungsrathe die erforderliche Entlastung ertheilt.

Digitized by Google

III.

Hierauf kam die Verwendung des Betriebs-Ueberschusses im Betrage von fl. 604,967. 6 kr. zur Berathung.

Der Verwaltungsrath stellte hierzu folgenden Antrag:

1) Die Versammlung wolle, für den Fall, daß die königliche Staatsregierung dem bezüglichen Ansuchen des Verwaltungsrathes willfahren wird, ihre Zustimmung dazu ertheilen, daß das für das abgelaufene Rechnungsjahr dem Reservefond für etwaige Zinszuschüsse des Staates zufallende eine Procent des Actien-Capitals dem Betriebs- oder Erneuerungs-Reservefond zugewendet werde;
2) die Versammlung wolle dem, nach Abzug des erwähnten Procentes zur Verfügung bleibenden Betrage von fl. 488,377. 6 kr. folgende Verwendung geben, nämlich:
   a. als Super-Dividende fl. 20 per Actie oder 4 Procent des Actien-Capitals festsetzen mit (466,360 fl.) . . . . . fl. 466,360. — kr.
   b. den Unterstützungs-Anstalten des Personals den Betrag von . . . „ 10,000. — „ und
   c. den Rest mit . . . . . „ 12,017. 6 „ dem Betriebs-Reservefond zuweisen.

Die Versammlung genehmigte diesen Antrag in allen Theilen, setzte die Dividende auf zwanzig Gulden per Actie fest und genehmigte, daß zehntausend Gulden den Unterstützungs-Anstalten des Bahnpersonals, der Betrag von zwölftausend und siebenzehn Gulden sechs Kreuzer dem Betriebs-Reservefond zugewiesen werde.

IV.

Hierauf kam der Antrag des Verwaltungsrathes zur Verhandlung, dahin gehend:

I. die Versammlung wolle ihre Verwaltung ermächtigen zur Erbauung
   1) einer Eisenbahn vom Bahnhofe in Ludwigshafen an den Rhein, und — in Gemeinschaft mit der Großherzoglich Badischen Staatsbahn — einer stehenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim, zum Anschlusse an die jenseitigen Bahnen, mit einem Kostenaufwande für unsere Gesellschaft von einer Million fünfmalhunderttausend Gulden;
   2) einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim, mit einem Aufwande von einer Million Gulden;
   3) einer Eisenbahn von Homburg nach St. Ingbert mit einem Aufwande von neunmalhundert und zwanzigtausend Gulden, ohne Einrechnung des Staats-Zuschusses von einmalhundert und achtzigtausend Gulden,

      vorausgesetzt, daß die königl. bayer. Staatsregierung
      a. die für das Bau- und Einrichtungscapital der pfälzischen Ludwigsbahn bestehende Zinsen-Gewährleistung auch auf den erwähnten Bauaufwand ausdehnen,
      b. das ihr bezüglich der Ludwigsbahn zustehende Einlösungsrecht um weitere 25 Jahre, also bis zum fünf und zwanzigsten August 1899 hinausschieben und zu dem Baue der Homburg-St. Ingberter Bahn einen Beitrag von hundertachtzig tausend Gulden leisten, ferner:
      c. der pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft die Concession zur Erbauung einer Zweigbahn von dem Bahnhofe bei Winden an den Rhein bei Maximiliansau, in Verbindung mit einer Traject-Anstalt für Eisenbahnwagen, zum Anschlusse an die jenseitigen Bahnen ertheilen

      und endlich:
      d. daß die pfälzische Maximiliansbahn-Gesellschaft die erwähnte Zweigbahn ausführen werde.

Digitized by Google

II. Die Versammlung wolle beschließen, daß das Bau- und Einrichtungs-Capital der Gesellschaft behufs Ausführung der erwähnten Bauten um den Gesammtbetrag von 3,420,000 fl., sage drei Millionen viermalhundert zwanzig tausend Gulden erhöht und dieser Betrag durch Contrahirung eines Prioritäts-Anlehens aufgebracht werden solle.

Die Versammlung trat einstimmig sämmtlichen Anträgen des Verwaltungsrathes bei, mit Ausnahme von I. 3, und zwar allein hinsichtlich der darin vorgeschlagenen directen Richtung von Homburg nach St. Ingbert, gegen und für welche sich verschiedene Stimmen erhoben.

Die hierüber veranstaltete schriftliche Abstimmung hatte die Annahme des Antrages des Verwaltungsrathes mit siebenhundert sieben und sechzig, gegen fünfzig entgegenstehende Stimmen, zum Resultate.

V.

Der letzte Gegenstand der Tagesordnung war die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes an die Stelle der nach §. 52 der Satzungen austretenden Herren von Krämer, Späth und Levita, von welchen der Letztere verstorben ist.

Gewählt wurden die Herren: von Krämer mit 732 Stimmen, Späth mit 731 Stimmen und sodann mit 727 Stimmen Herr L. A. Jordan von Deidesheim.

Hierüber dieses Protocoll, welches nach Verlesung und Bestätigung in der durch §. 43 der Satzungen vorgeschriebenen Weise unterzeichnet wurde.

Unterschrieben haben:

Mahla. Carl v. Gienanth. Moschel. Stocpel. H. Ritter.
Moeser. F. Sonnemann. G. Gund. de Lamotte. Böcking.
Ph. H. v. Krämer.

Digitized by Google

Geschäfts-Bericht

der Direction

der

Pfälzischen Ludwigsbahn

für das Verwaltungsjahr 1860/61

erstattet an die

Generalversammlung der Actionäre,

zu Ludwigshafen am Rhein,

am 18. December 1861.

Buchdruckerei von J. Baur in Ludwigshafen am Rhein.
1861.

Digitized by Google

Einleitung.

Der Wunsch, die Vorlagen wegen Ausdehnung des Pfälzischen Eisenbahnnetzes den ordentlichen, in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschafts-Satzungen stattfindenden General-Versammlungen gleichzeitig unterbreiten zu können, hat uns veranlaßt, den Abschluß unserer Rechnungen für das Jahr 1860/61 in noch höherem Maaße zu beschleunigen und wenn es uns gelungen ist, diesen Abschluß bereits 5 Wochen nach Ablauf des Jahres zu bewirken und sämmtliche Rechnungs-Elaborate schon am 4. November der Revision in Vorlage zu bringen, so dürfte dies insbesondere mit Rücksicht auf das complicirte Abrechnungs-Verfahren mit den vielen Nachbar-Bahnen als ein sprechendes Zeugniß für die zweckmäßige Organisation unserer Verwaltung und Comptabilität zu betrachten sein.

Der Geschäftsbericht, den wir nach Vorschrift der Satzungen nunmehr zu erstatten haben, umfaßt den Zeitraum vom 1. October 1860 bis zum 30. September 1861.

Wenn auch das Gesammtergebniß des Betriebes dieses Jahres in Hinsicht auf den Ertrag ein Minus von fl. 28,519. 27 kr. nachweist, so muß gleichwohl das Ergebniß der Frequenz und der transportirten Mengen als ein günstiges bezeichnet werden, da sich in den meisten und wichtigsten Verkehrszweigen eine beträchtliche Zunahme kundgegeben hat. —

Wir haben nämlich im Ganzen 954,690 Personen, 5,615,185 Centner Güter und 7,707,900 Centner Kohlen in diesem Jahre befördert; es hat sich sonach im Personenverkehr eine Mehrung gegen das Vorjahr von 3,46 Procent, im Güterverkehr von 9,38 Procent und im Kohlenverkehr sogar von 11,65 Procent ergeben, während sich allerdings im Ertrage eine Minderung gegen das Vorjahr zeigt und zwar bei den Personen-Einnahmen von 6,90 Procent und bei den Güter-Einnahmen von 8,47 Procent; bei den Kohlen-Einnahmen dagegen eine Mehrung von 2,10 Procent.

Der Minder-Ertrag bei dem Personen-Verkehre gegenüber der Zunahme der Frequenz erklärt sich dadurch, daß ein Theil des durchgehenden, die ganze Strecke benützenden Verkehrs andere Wege eingeschlagen hat und daß die erhöhte Frequenz des auf kürzeren Strecken sich bewegenden Localverkehrs den dadurch entstehenden Einnahme-Ausfall nicht zu decken vermochte.

Der Minder-Ertrag des Güterverkehres bei einem Mehr-Transport von 481,951 Centner rührt von der mit dem 1. Februar 1861 eingeführten Reduction unserer Güter-Tarife her, welche wir sowohl mit Rücksicht auf die Tarif-Sätze unserer Concurrenz-Bahnen, als auch zur Erleichterung des Pfälzischen Local-Güterverkehres eintreten lassen mußten.

Auch der Kohlenverkehr hat einen relativen Minder-Ertrag ergeben, da dem beträchtlichen Mehr-

Digitized by Google

Transporte von 805,630 Centnern nur eine Mehr-Einnahme von fl. 18400 gegenüber steht. Dies rührt hauptsächlich von der Herabsetzung unserer Tarife für die Kohlensendungen nach der Schweiz her, welche durch die scharfe Concurrenz der Ruhr-Kohlen geboten war, aber auch einen erheblichen Aufschwung des Kohlenverkehrs in dieser Richtung zur Folge gehabt hat.

Indem wir wegen der näheren Ergebnisse der verschiedenen Verkehrszweige auf die besonderen Abtheilungen dieses Geschäfts-Berichtes verweisen, gestatten wir uns hier nur noch im Allgemeinen hervorzuheben, daß es eine befriedigende Erscheinung ist, wenn wir gegenüber den bekannten Concurrenzbestrebungen unserer Nachbar-Bahnen uns nicht nur im Besitze unseres erworbenen Verkehrs erhalten, sondern denselben sogar in Hinsicht auf die gesammte Beförderungs-Masse an Gütern und Kohlen auf die bis jetzt noch nie erreichte Höhe von 13,323,085 Centner zu steigern vermochten. Berücksichtigt man hiebei noch, daß die von uns gewährten Tarif-Reductionen das ökonomisch und finanziell zulässige Maaß noch keineswegs überschreiten und daß weitere Ermäßigungen insbesondere mit Rücksicht auf die nun in naher Aussicht stehenden Verbesserungen unserer Verbindungen mit den rechtsrheinischen deutschen Bahnen nicht nothwendig sein werden, so kann uns das Ergebniß dieses Jahres als ein glänzendes Zeugniß der Concurrenz- und Ertrags-Fähigkeit unserer Bahnen nur mit der frohen Zuversicht erfüllen, daß wir in allen Beziehungen wiederum besseren Zeiten entgegengehen.

Es ist den Herren Actionären aus unseren früheren Jahresberichten zur Genüge bekannt, daß die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen die Bestrebungen ihrer Concurrenz-Routen stets mit wachsamem Auge verfolgt und als wirksames Gegenmittel zur Paralysirung aller schädlichen Einflüsse concurrirender Linien schon seit Jahren die Vervollständigung des Pfälzischen Eisenbahnnetzes

a) durch Erbauung einer Eisenbahn-Brücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim,

b) durch Erbauung einer Verbindungs-Linie von Winden nach dem Rhein, resp. nach Carlsruhe,

mit aller Beharrlichkeit angestrebt hat.

Es gereicht uns zur Freude, Ihnen in diesem Geschäftsberichte die Mittheilung machen zu können, daß unsere hierauf abzielenden Bestrebungen sowohl von der königl. bayerischen Staats-Regierung, als auch von den beiden Kammern des bayerischen Landtags endlich die verdiente Würdigung erfahren und daß unseren bezüglichen Anträgen freilich nicht ohne einige Opfer, welche in der Erbauung von zwei wenig rentirlichen Zweiglinien — Speyer-Germersheim und Homburg-St. Ingbert — bestehen, die erforderliche Genehmigung zu Theil geworden ist.

Diesen Opfern stehen aber auch wesentliche Zugeständnisse der königl. Staatsregierung gegenüber, nämlich:

1) Die Gewährleistung eines jährlichen Zinsertrages von 4% für das Bau- und Einrichtungs-Capital der neuen Bahnstrecken und der Eisenbahnbrücke bei Ludwigshafen.

2) Die Gewährung eines unverzinslichen und unrefundirlichen Zuschusses zu den Baukosten der St. Ingberter-Bahn von fl. 180,000.

3) Die Hinausschiebung des Einlösungsrechtes des Staates um weitere 25 Jahre, d. i. die Prolongirung des Einlösungstermins vom 25. August 1874 auf den 25. August 1899.

Obwohl nun in Hinsicht auf den dritten Punkt, nämlich das Einlösungsrecht, den Anträgen der Bahnverwaltung nicht vollständig entsprochen worden ist, indem wir die gänzliche Aufhebung des Einlösungsrechtes nachgesucht hatten, so ist das uns zu Theil gewordene Zugeständniß immerhin ein sehr beachtungswerthes, das um so schwerer in die Waagschaale fallen dürfte, als in der That Niemand ernstlich daran glauben wird, daß der Staat im Jahre 1899 von diesem Rechte Gebrauch machen und eine Bahn käuflich erwerben werde, welche ihm im Jahre 1948 nach Maaßgabe der Concessions-Bedingungen unentgeltlich zufallen wird.

Bei der schon vielfach erörterten großen Bedeutung, welche der Brückenbau in Ludwigshafen in

Digitized by Google

Verbindung mit der Heidelberg-Würzburger Bahn, sodann die Winden-Carlsruher Verbindungslinie für die weitere Entwickelung unseres Unternehmens haben muß, dürfen wir uns wohl der Erwartung hingeben, daß die verehrliche Generalversammlung unseren hierauf bezüglichen, durch einen besonderen Vortrag des Herrn Verwaltungsraths-Präsidenten noch näher motivirten Anträgen ihre Genehmigung ertheilen werde.

In der That will es uns scheinen, daß seit der Gründung unseres Unternehmens kein wichtigerer Gegenstand Ihrer Beschlußfassung unterlag, indem die oben bezeichneten Bauten durch Ausfüllung der noch bestehenden Lücken und durch Herstellung unserer Anschlüsse in östlicher Richtung gewissermaßen den Schlußstein in unser Unternehmen einfügen und dasselbe in aller und jeder Beziehung consolidiren. War die weitere Entfaltung der in unserem Unternehmen ruhenden Prosperitäts-Elemente durch das Auftreten unserer Concurrenzlinien einigermaßen in Frage gestellt, so kann es nicht bezweifelt werden, daß die von uns beantragte Vervollständigung unseres Bahnnetzes eben so förderlich für das Gemeinwohl, als ersprießlich für die unternehmende Gesellschaft sich erweisen werde, indem es uns dadurch möglich gemacht wird, durch fortschreitende Verbesserung der Einrichtungen und durch Wegräumung der zur Zeit noch bestehenden Hemmnisse unsere Linien der allseitigen Benützung zugänglicher und dienlicher zu machen.

Insbesondere werden wir durch die erleichterte und abgekürzte Verbindung mit Baden, Württemberg und Bayern einen namhaften Aufschwung des Kohlenverkehrs zu gewärtigen haben.

Was die Herstellung einer Traject-Anstalt für Eisenbahnwagen in Ludwigshafen betrifft, über welche wir in der Einleitung unseres vorigjährigen Geschäftsberichtes Mittheilung gemacht haben, so haben wir zu bedauern, daß die sofortige Ausführung dieser Ueberfahrtsanstalt auf Hindernisse gestoßen ist, indem der bei den ersten Verhandlungen mit den großherzoglich badischen Behörden ausersehene rechtsseitige Landungsplatz zwischen dem Zoll-Gebäude und dem Europäischen Hofe die Genehmigung der großherzoglich badischen Regierung nicht erhalten. Nachdem nun die Verhandlungen über diesen Gegenstand fast ein ganzes Jahr deshalb in's Stocken gerathen waren, ist uns vor Kurzem von der badischen Bahnverwaltung die Mittheilung geworden, daß dortseits eine andere Landestelle aufgesucht und schließlich das Project für den Landungsplatz unmittelbar gegenüber von unserem Bahnhofe die Genehmigung der badischen Regierung erhalten habe. Dieses neueste Project erscheint den diesseitigen Interessen sehr angemessen und werden daher die in nächster Aussicht stehenden weiteren Verhandlungen über diese Angelegenheit ohne Zweifel zu einem gedeihlichen Ziele führen, so daß wir die Hoffnung hegen, nach erfolgter definitiver Genehmigung durch die beiderseitigen hohen Staatsregierungen zur Ausführung schreiten und bei günstigem Verlaufe der Sache die Traject-Anstalt mit dem nächsten Frühjahre der Benützung übergeben zu können. Da das Bedürfniß eines directen Ueberganges der Güter- und Kohlenwagen zwischen den links- und rechtsrheinischen Bahnen täglich dringender wird, der derzeitige Camionagedienst von Bahnhof zu Bahnhof über die Schiffbrücke sich weitaus als unzureichend erwiesen hat und die feste Eisenbahnbrücke im günstigen Falle erst in drei Jahren dem Verkehre übergeben werden kann, so stellt sich die möglichst rasche Herstellung der Traject-Anstalt als eine unvermeidliche Nothwendigkeit heraus und werden wir von unserer Seite es nicht daran fehlen lassen, diese Angelegenheit auf's Förderlichste zu betreiben.

Eine weitere unsere Interessen berührende Angelegenheit, welche wir im vorigen Geschäftsberichte ausführlich besprochen haben, ist die Erweiterung des Winterhafens in Ludwigshafen.

Obschon dieses Erweiterungsproject, zu dessen Ausführung die vorigjährige Generalversammlung die namhafte Summe von fl. 100,000 votirt hat, nicht nur den Eisenbahn-Interessen, sondern auch ganz besonders den localen Handels- und Verkehrs-Interessen von Ludwigshafen dienlich ist, so scheint gleichwohl die hohe Wichtigkeit dieses Projectes nicht von allen Seiten richtig erkannt worden zu sein und haben sich der Ausführung desselben bedauerlicher Weise ganz unerwartete Schwierigkeiten entgegengestellt.

So sehr wir auch von dem Wunsche beseelt sind, unsere Beziehungen zur Rheinschiffahrt auf's thunlichste zu erleichtern und zu diesem Ende zur Vergrößerung des notorisch unzulänglichen Hafens das

Digitized by Google

Unserige beizutragen, so dürfen wir uns doch anderseits den unserem Projecte feindlichen Bestrebungen gegenüber der Erwägung nicht verschließen, daß das specifische Eisenbahn-Interesse uns in erster Linie auf die Unterstützung der linksrheinischen Bahnlinien hinweisen dürfte und daß, — wenn uns die Güter vom Niederrhein und den nordischen Seehäfen durch Vermittelung dieser Bahnlinie zukommen, unser Interesse an der Schifffahrt sich in einem Grade vermindern könnte, der eine Betheiligung unserer Gesellschaft an der hiesigen Hafen-Erweiterung für die Folge in Frage stellen könnte.

In so ferne sich daher die unserem Hafen-Erweiterungsprojecte entgegenstehenden Ansichten nicht bald berichtigen sollten, würden wir uns veranlaßt sehen, die anderweitige Verwendung der hiefür bestimmten Baumittel durch einen Antrag auf weitere Vermehrung unseres Fahrmaterials in Vorschlag zu bringen.

Endlich haben wir an dieser Stelle unseres Berichtes, wo wir Ihnen Kenntniß zu geben pflegen von dem Stande der wichtigeren allgemeinen Angelegenheiten unserer Gesellschaft, noch zweier Bahnen zu gedenken, welche in Folge der Genehmigung des Gesetzentwurfes über die Ausdehnung des Pfälzischen Eisenbahn-Netzes durch die beiden Kammern des Landtages von der k. Staatsregierung ohne Zweifel concessionirt werden und in unserer Bahn einmünden sollen.

Es sind dies die Eisenbahnen:

a. von Kaiserslautern oder Hochspeyer durch das Alsenz-Thal bis an die nördliche Landesgrenze bei Kreuznach;

b. von Neustadt a. d. H. nach Dürkheim;

für beide Bahnen sollen besondere Actien-Gesellschaften gegründet werden, was den betreffenden Comite's bei der von der königl. Staatsregierung ertheilten Zinsgarantie von 4 Procent von dem Bau- und Einrichtungscapitale auf 25 Jahre und dem günstigen Stande des Geldmarktes ohne große Mühe und Opfer gelingen dürfte.

Sollte dies der Fall sein, so dürfte die Einmündung in die Ludwigsbahn um so unbedenklicher gestattet werden können, als diese Bahnen unseren Linien nur weitere Verkehrs-Zuflüsse bringen können und wir uns wegen allenfallsiger Fortsetzung oder Verzweigung dieser Linien in einer unseren Interessen entgegengesetzten Richtung durch geeignete Vorbehalte sicher gestellt haben.

Wir halten die Erbauung dieser Linien im allgemeinen Verkehrs-Interesse der Pfalz, wie nicht minder zur Belebung der Hauptlinie für äußerst wünschenswerth und erachten uns deshalb auch verpflichtet, die auf das Zustandekommen der bezüglichen Actien-Gesellschaften gerichteten Bestrebungen nicht nur auf jede zulässige Weise zu unterstützen, sondern sogar, wenn dies gewünscht werden sollte, die Bau-Ausführung und den Betrieb dieser Linien in gleicher Weise, wie für die Pfälzische Maxbahn, mit ausgeschiedenem Rechnungswesen zu übernehmen, insoferne die verehrliche Generalversammlung eintretenden Falles hierzu ihre Zustimmung geben sollte.

Wir gestatten uns, nunmehr zu dem speciellen Theile unseres Geschäfts-Berichtes überzugehen und bemerken zunächst, daß unsere Hauptcassa im Verwaltungsjahre 1860/61 für die Pfälzische Ludwigs- und Maximiliansbahn vier Hauptgeldrechnungen mit Nebenrechnungen und 16,402 Belegen zu erstellen und im Ganzen eine Einnahme von fl. 3,330,360. 36 kr. und zuzüglich der für das Vorjahr geleisteten Dividendezahlung eine Ausgabe von fl. 3,267,935. 54 kr. zu verrechnen hatte.

Diese Geld-Rechnungen nebst Belegen, sowie die Material- und Werkstätte-Rechnungen, welche bereits der vorschriftsmäßigen primitiven Revision unterworfen und nach Maaßgabe des §. 61 Ziffer 1 und §. 55 Ziffer 3 der Satzungen durch den Ausschuß und Verwaltungsrath geprüft und beschieden worden sind, liegen Ihnen heute zur Anerkennung vor.

Digitized by Google

Im Laufe des verflossenen Sommers ist die Super-Revision der letztjährigen Rechnungen durch den hierher abgeordneten kgl. Abrechnungs-Commissär des obersten Rechnungshofes in München vollzogen worden und enthält der hierauf erfolgte Rechnungsdefinitiv-Beschluß auch für dieses Jahr eine erfreuliche Anerkennung über den Stand unserer Comptabilität mit den Worten:

„Die beschleunigte, kurz nach Ablauf des Verwaltungsjahres bereits vollendete Rechnungs-Ablage, „sowie die mit derselben wiederholt zu Tage getretene Ordnung, Reinlichkeit und Genauigkeit „verdient rühmliche Erwähnung."

Die Ergebnisse des Betriebes und der Bauthätigkeit des Jahres 1860/61 gestatten wir uns nachstehend in der gewohnten Eintheilung vorzutragen, wobei wir stets Bezug nehmen werden auf die detaillirten Nachweisungen über sämmtliche Verwaltungszweige, welche in einer durch die Erweiterungen unserer directen Verkehrsbeziehungen bedingten, namhaften Vermehrung dem gegenwärtigen Geschäftsberichte als Beilagen angehängt sind.

Diese Beilagen sind folgende:

Lit. A. Hauptrechnungs-Abschluß des Bau-Capitals.
„ B. Hauptrechnungs-Abschluß des Betriebes.
„ C. Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Betriebes.
„ D. Monatweise Uebersicht der Frequenz und Einnahme.
„ E. Stationsweise Uebersicht der Frequenz und Einnahme.
„ F. Uebersicht des Personenverkehrs nach Ankunfts- und Abgangs-Stationen.
„ Fa. Internationaler Personen- und Gepäckverkehr via Forbach.
„ Fb. Deßgleichen via Weißenburg.
„ Fc. Directer Personen- und Gepäckverkehr mit der Badischen, Main-Neckar, Würtembergischen und Bayerischen Staats-Eisenbahn in der Richtung nach Baden.
„ Fd. Deßgleichen in der Richtung von Baden.
„ Fe. Directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Rheinischen, Pfälzischen und Großherzoglich Badischen Bahn.
„ G. Ergebniß des Güterverkehrs.
„ H. Monatweise Uebersicht des Gütertransportes.
„ I. Stationsweise Uebersicht des Gütertransportes.
„ K. Uebersicht des Güterverkehrs nach Ankunfts- und Abgangs-Stationen.
„ Ka. Monatweise Uebersicht des internationalen Güterverkehrs via Forbach mit der französischen Ost- und Westbahn.
„ Kb. Stationsweise Uebersicht des internationalen Güterkehrs via Forbach mit der franz. Ost- u. Westbahn.
„ Kc. Monatweise Uebersicht des Rheinischen Verband-Güterverkehrs.
„ Kd. Stationsweise Uebersicht des Rheinischen Verband-Güterverkehrs.
„ Ke. Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie via Mainz-Hof.
„ Kf. Stationsweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie via Mainz-Hof.
„ Kg. Monatweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn via Mainz-Aschaffenburg.
„ Kh. Stationsweise Uebersicht des directen Güterverkehrs mit der Königl. Bayerischen Staats-Eisenbahn via Mainz-Aschaffenburg.
„ Ki. Uebersicht des directen Güterverkehrs mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.
„ L. Uebersicht der Vieh-Transporte.

Digitized by Google

M. Ergebniß des Kohlen-Verkehrs.
N. Monatweise Uebersicht des Kohlentransportes.
O. Stationsweise Uebersicht des Kohlentransportes.
P. Uebersicht der durch die Locomotiven zurückgelegten Nutzmeilen und des Materialverbrauchs.

I. Stand des Actien- und Prioritäts-Capitals.

Das Actien-Capital

ist im Laufe des Jahres 1860/61 nicht vermehrt worden; dessen Stand ist somit der gleiche wie im vorigen Jahre, nemlich:

23,318 Stück Actien à fl. 500 im Betrage von fl. 11,659,000.

Das Prioritäts-Capital

ist dagegen in Gemäßheit des Beschlusses der Generalversammlung vom 21. Dezember 1860 und des Ministerial-Rescriptes vom 15. Januar 1861 durch die Aufnahme eines weiteren Prioritäts-Anlehens vermehrt worden, welches nachstehenden Zwecken zu dienen hat:

1) für Anschaffung von Fahrmaterial, insbesondere Vermehrung von Kohlen- und Güterwagen, Erbauung von Personenwagen III. Classe mit Fenstern ꝛc.
   im Anschlage von . . . . . fl. 670,000
2) für die Herstellung einer Trajectanstalt zwischen Ludwigshafen und Mannheim „ 50,000
3) für Veränderung des Puffer-Systems und Herstellung einiger neuen Stationsbauten . . . . . fl. 80,000
4) für die Mitwirkung der Gesellschaft bei der Vergrößerung des Winterhafens in Ludwigshafen und zur Herstellung der dort erforderlichen Schienengeleise . „ 100,000

Gesammtbetrag . . fl. 900,000

Dieses Anlehen, welches zu einem Zinsfuße von nur 4 Procent mit dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt am Main unter günstigen Bedingungen contrahirt worden ist, soll nur allmählig und nach jedesmaliger größerer Dringlichkeit des Bedürfnisses realisirt werden.

Wir haben uns daher bis jetzt nur darauf beschränkt, 250 Stück offene Güter- und Kohlenwagen mit einer Ladfähigkeit von 200 Centner, theilweise mit Decken versehen, anzuschaffen, sodann einen Theil der Personenwagen in Bestellung zu geben und haben zur Bestreitung der hierdurch erwachsenen Ausgaben vorerst nur den Betrag von fl. 600,000 in Partial-Obligationen abgegeben. Ueber die vorschriftsmäßige Verwendung dieser Summe wird an der geeigneten Stelle dieses Berichtes, sowie in der Beilage Lit. A. (Baurechnung) der nähere Aufschluß und Nachweis ertheilt werden.

Die obligationsmäßige Rückzahlung vom I., II. und III. Prioritäts-Anlehen hat auch im Jahre 1860/61 durch notarielle Verloosung stattgefunden und sind die hierbei gezogenen Partial-Obligationen in den gelesensten Blättern mit dem Beifügen ausgeschrieben worden, daß vom 1. October 1861 ab jede weitere Verzinsung dieser Obligationen aufhöre. Es sind nunmehr im Ganzen 279 Stück Partial-Obligationen mit einem Capitalbetrage von fl. 136,200 — amortisirt, wonach sich der Stand des fünfprocentigen Prioritäts-Capitales auf 6011 Stück zu fl. 3,063,800 reducirt und zu bemerken kommt, daß die Amortisationen für das IV. Anlehen zu 4½ Procent erst mit dem Jahre 1864 und des V. Anlehens zu 4 Procent erst mit dem Jahre 1869 beginnen werden.

Digitized by Google

Um den Ueberblick über die Finanzlage der Gesellschaft evident zu erhalten, gestatten wir uns, die bereits früher mitgetheilte, nunmehr ergänzte Tabelle über den Stand und die successive Amortisation unserer Prioritätsanlehen hier folgen zu lassen.

Von den bis heute verloosten Partialen sind nachstehende Nummern zur Rückzahlung noch nicht angemeldet:

Verloosung vom Jahre 1858/59.

Lit. B. Nro. 428 à fl. 500.
„ „ „ 746 „ „ 500.
„ E. „ 23 „ „ 500.
„ „ „ 32 „ „ 500.
„ F. „ 18 „ „ 100.
„ M. „ 146 „ „ 100.

Verloosung vom Jahre 1859/60.

Lit. B. Nro. 193 à fl. 500.
„ C. „ 297 „ „ 100.
„ G. „ 141 „ „ 1000.
„ K. „ 53 „ „ 1000.
„ M. „ 219 „ „ 100.

Verloosung vom Jahre 1860/61.

Lit. A. Nro. 32 à fl. 1000.
„ „ „ 175 „ „ 1000.
„ „ „ 630 „ „ 1000.
„ „ „ 646 „ „ 1000.
„ B. „ 61 „ „ 500.
„ „ „ 636 „ „ 500.
„ „ „ 645 „ „ 500.
„ „ „ 751 „ „ 500.
„ C. „ 88 „ „ 100.
„ „ „ 326 „ „ 100.
„ D. „ 391 „ „ 1000.
„ E. „ 27 „ „ 500.
„ „ „ 48 „ „ 500.
„ F. „ 172 „ „ 100.
„ „ „ 332 „ „ 100.
„ H. „ 269 „ „ 500.
„ I. „ 17 „ „ 100.
„ „ „ 111 „ „ 100.
„ L. „ 39 „ „ 500.
„ „ „ 216 „ „ 500.
„ M. „ 99 „ „ 100.
„ „ „ 255 „ „ 100.
„ „ „ 404 „ „ 100.
„ „ „ 444 „ „ 100.
„ „ „ 707 „ „ 100.

Digitized by Google

Tabelle

über den Stand und die successive Amortisation der Prioritäts-Anlehen der Pfälz. Ludwigsbahn.

Perioden der Rückzahlungen.	I. Anlehen ad 2,000,000 fl. vom Jahr 1848 zu 5%.		II. Anlehen ad 500,000 fl. vom Jahr 1852 zu 5%.		III. Anlehen ad 700,000 fl. vom Jahr 1856 zu 5%.		IV. Anlehen ad 800,000 fl. vom Jahr 1858 zu 4½%.		V. Anlehen ad 900,000 fl. vom Jahr 1861 zu 4%.		Total der Rückzahlung.			Verminderung der Zinslast von 5 zu 5 Jahren.
	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	per Jahr	per 5 Jahre	Im Ganzen	
1854 bis 1858	11,000	55,000	2,750	13,750	—	—	—	—	—	—	13,750	68,750	68,750	3,440
1859 „ 1863	14,000	70,000	3,500	17,500	4,900	24,500	—	—	—	—	22,400	112,000	180,750	9,040
1864 „ 1868	18,000	90,000	4,500	22,500	6,300	31,500	2,000	10,000	—	—	30,800	154,000	334,750	16,690
1869 „ 1873	23,000	115,000	5,750	28,750	8,050	40,250	2,000	10,000	4,500	22,500	43,300	216,500	551,250	27,352
1874 „ 1878	29,000	145,000	7,250	36,250	10,150	50,750	8,000	40,000	6,300	31,500	60,700	303,500	854,750	42,170
1879 „ 1883	37,000	185,000	9,250	46,250	12,950	64,750	10,400	52,000	9,000	45,000	78,600	393,000	1,247,750	61,335
1884 „ 1888	48,000	240,000	12,000	60,000	17,150	85,750	12,000	60,000	12,600	63,000	101,750	508,750	1,756,500	86,157
1889 „ 1893	61,000	305,000	15,250	76,250	22,050	110,250	14,400	72,000	16,200	81,000	128,900	644,500	2,401,000	117,617
1894 „ 1898	78,000	390,000	19,500	97,500	28,350	141,750	17,600	88,000	20,700	103,500	164,150	820,750	3,221,750	157,701
1899 „ 1903	81,000	405,000	20,250	101,250	30,100	150,500	21,600	108,000	26,100	130,500	179,050	895,250	4,117,000	201,270
1904 „ 1908	—	—	—	—	—	—	32,000	160,000	36,900	184,500	68,900	344,500	4,461,500	216,772
1909 „ 1913	—	—	—	—	—	—	40,000	200,000	47,700	238,500	87,700	438,500	4,900,000	236,500
		2,000,000		500,000		700,000		800,000		900,000		4,900,000		

Digitized by Google

II. Bau.

1. Bauausführung à conto des Anlage-Capitals.

Die Hauptrechnung des Anlage-Capitals (Beilage Lit. A.) weist folgenden Abschluß nach:

Einnahmen.

Einnahme der Vorjahre	fl.	17,157,111. 33 kr.
Einnahme pro 1860/61	„	606,523. 18 „
Summa aller Einnahmen	fl.	17,763,634. 51 kr.

Ausgaben.

Ausgaben der Vorjahre:		
Lit. A. Allgemeine Baukosten	fl.	1,641,923. 16 kr.
„ B. I. Eigentliche Baukosten	„	12,596,561. 34 „
„ B. II. Einrichtungskosten	„	2,804,970. 08 „
Summa der Ausgaben der Vorjahre	fl.	17,103,454. 58 kr.
Ausgaben pro 1860/61:		
Lit. A.	fl.	10,991. 12 kr.
„ B. I.	„	89,676. 54 „
„ B. II.	„	453,888. 24 „
Summa der Ausgaben pro 1860/61	fl.	554,556. 30 kr.
Summa aller Ausgaben	fl.	17,658,011. 28 kr.

Abgleichung.

Summa aller Einnahmen bis Schluß 1860/61	fl.	17,763,634. 51 kr.
Summa aller Ausgaben bis Schluß 1860/61	„	17,658,011. 28 „
Activ-Rest	fl.	105,623. 23 kr.

Die hauptsächlichsten Ausgaben à conto des Anlage-Capitals im Jahre 1860/61 bestunden in der Herstellung des zweiten Geleises von Ludwigshafen nach Frankenthal, beziehungsweise bis an die Landesgrenze bei Worms, in der Anschaffung von Fahrapparaten und in der Errichtung einer neuen Station bei Rheingönheim.

Die nähere Bezeichnung der Ausgaben ist durch die folgende Zusammenstellung nachgewiesen:

A. Cap. IX. **Kosten für Grenzregulirung**	fl.	8. 48 kr.	
Cap. XIII. **Kosten des Prioritätsanlehens:**			
Für Kosten der Obligationen und der Geldbeschaffung	fl.	10,982. 24 kr.	
Summa der Ausgaben A.			fl. 10,991. 12 kr.
B. Cap. II. **Grundankauf.**			
§. 1. Ankauf von Gelände zur Erweiterung des Bahnhofes Neustadt	fl.	147. — kr.	
§. 2. Registrirungskosten	„	8. — kr.	
Summa des Cap. II.			„ 155. — kr.
Zu übertragen			fl. 155. — kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . .	fl. 155. — kr.
Cap. IV. **Anlegung der Bahnhöfe.**		
§. 1. Tit. 13¼. Pflästerungsarbeiten, Weganlagen. Bahnhof Rheingönheim	fl. 102. 37 kr.	
§. 3. 4 Ausweichen mit 4 Kreuzungen zur Erweiterung des Bahnhofes Homburg . . fl. 860. — kr. 4 Drehscheiben zur Erweiterung der Bahnhöfe Speyer, Neustadt und Mutterstadt . . . . „ 1,064. 45 „	„ 1,924. 45 „	
§. 4. Dienstgebäude. Tit. 10. Bahnhof Haßloch. Für einen neuen Güterschoppen mit Keller, Stall und Waschküche im Souterrain, Lagerraum für Güter im ersten Stock und Wohnung für den Bahnmeister im zweiten Stock und Speicher	„ 3,900. 44 „	
Tit. 13¼. Bahnhof Rheingönheim. Ein Stationsgebäude, zweistöckig, enthaltend 86,40 Quadr.-Meter Grundfläche mit Wartsaal, Expeditionszimmer und zwei Wohnungen für Bahnwärter, wird kosten . . . . . fl. 4,104. 2 kr. Ein Stallgebäudchen mit Lagerraum für Güter, 37,50 Quadrat-Meter Grundfläche enthaltend . „ 721. 20 „ Ein Abtrittgebäudchen . . „ 380. 38 „ Summa . . fl. 5,206. — kr. Davon pro 1860/61 ausgegeben . . . . bleibt noch pro 1861/62 zu bezahlen 1500 fl. 45 kr.	„ 3,705. 15 „	
§. 6. Einfriedigungen. Tit. 13¼. Bahnhof Rheingönheim. Darauf verausgabt	„ 89. 31 „	
§. 7. Verschiedene Ausgaben und Einrichtungen. Tit. 9. Einrichtung einer Schiebebühne in Neustadt	„ 311. 8 „	
Tit. 13¼. Anlage eines Trottoirs in Rheingönheim	„ 18. 15 „	
Tit. 14. Einrichtung einer Schiebebühne in Ludwigshafen	„ 335. 5 „	
Tit. 20. Verlängerung des Kohlenbeckes in Zweibrücken	„ 85. 26 „	
Summa des Cap. IV. . .		fl. 10,472. 46 kr.
Cap. V. **Einrichtung der Werkstätte.**		
§. 1. Anschaffung einer Calorischen Maschine zum Betreiben von Pumpwerken	fl. 495. 11 kr.	
Zu übertragen . . .	fl. 495. 11 kr.	fl. 10,627. 46 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . .	fl. 495. 11 kr.	fl. 10,627. 46 kr.
Anfertigung von 4 Hebeladen zum Heben der Locomotiven für die Werkstätte Kaiserslautern . .	„ 598. 3 „	
Anfertigung von 4 Hebeladen zum Heben der Locomotiven für die Werkstätte Ludwigshafen, unvollendet	„ 111. 27 „	
Vollendung einer Holz-Hobel-Maschine . . .	„ 147. 35 „	
Vollendung einer Holz-Bohr-Maschine . . .	„ 104. 23 „	
	fl. 1,456. 39 kr.	
§. 2. Verschiedene Werkstätte-Einrichtungen . . .	„ 32. 18 „	
Summa des Cap. V. . . .		fl. 1,488. 57 kr.

Cap. VI. Anschaffung von Fahrapparaten.

§. 2. Für die Einrichtung der weiten Pufferstellung mit Zughaken, Nothketten und Schrauben-Kuppelungen an den Personenwagen wurden ausgegeben fl. 2,628. 1 kr.

Für Umänderung von 12 offenen Wagen III. Classe zu Wagen, welche mit Fenstern verschlossen werden können, unvollendet . . „ 1,864. 18 „

fl. 4,492. 19 kr.

§. 3. Restzahlung auf die Lieferung von Achsen zu den früher angeschafften Kohlenwagen mit 200 Centner Tragkraft . . . fl. 4,065. 13 kr.

Für die Einrichtung der weiten Pufferstellung ꝛc. an Güterwagen wurden verausgabt . . . . „ 1,092. 25 „

„ 5,157. 38 „

§. 4. Anschaffung von Kohlenwagen.

Es wurden 250 neue Wagen mit 200 Centner Tragkraft für den Transport von Gütern und Kohlen angeschafft. Dieselben kosten:

a. 2 Achsen mit den Rädern fl. 462. — kr.

b. 200 Wagen ohne Bremsen fl. 1200.

50 Wagen mit Bremsen fl. 1445.

Sonach im Durchschnitt der Wagen . . . „ 1,249. — kr.

Zu übertragen . fl. 1,711. — kr. | fl. 9,649. 57 kr. | fl. 12,116. 43 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . fl. 1711. — kr.		fl. 9,649. 57 kr.	fl. 12,116. 43 kr.
c. Arbeiten daran in eigener Werkstätte, Auskeilen der Naben ꝛc. und Uebernahmskosten . fl. 5. — kr.			
Kosten eines Wagens fl. 1,716. — kr.			
Sonach 250 Wagen fl. 429,000. — kr.			
Hierauf ist abschläglich bezahlt			
die Summe von .	fl. 407,436. 58 kr.		
Auf 140 Achsen, welche für die noch weiter anzuschaffenden Wagen bestellt wurden, sind abschläglich bezahlt worden . . . „	14,500. — „		
In eigener Werkstätte wurden für die Vermehrung der Tragfähigkeit der Wagen von 80 auf 100 Centner Tragkraft auf bereits angefangene 12 Coaks- und 4 Kohlenwagen noch verausgabt . „	1,694. 42 „		
Ebenso wurden 50 Coakswagen zu 100 Centner Tragkraft umgearbeitet und zugleich mit der weiten Pufferstellung versehen, wozu neue Puffer, Zughaken, Nothketten, Schraubenkuppelungen nothwendig wurden. Es belaufen sich die Kosten in eigener Werkstätte auf „	18,535. 8 „		
25 Coakswagen zur selben Umarbeitung sind angefangen und dafür verausgabt . . . . „	383. 14 „		
An anderen Kohlenwagen wurde die Pufferstellung geändert mit Verbesserung der Zughaken und Nothketten und dafür verausgabt „	425. 47 „		
Summa des §. 4 . .		fl. 442,975. 49 kr.	
Summa des Cap. VI. . .			fl. 452,625. 46 kr.
Cap. VII. Unvorhergesehene Bauausgaben.			
Unterstützung für einen verunglückten Bauarbeiter .			fl. 100. — kr.
Cap. IX. Telegraphen- und Signal-Einrichtungen.			
§. 1. Tit. 1. Anschaffung von 2 electrischen Läutwerken zur Sicherheit an den Haupt-Chaussee-Uebergängen		fl. 288. 44 kr.	
Zu übertragen .		fl. 288. 44 kr.	fl. 464,842. 29 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . .	fl. 288. 44 kr.		fl. 464,842. 29 kr.
Tit. 2. Anfertigung von 25 großen Signallaternen zur Beleuchtung der Züge	„ 454. 14 „		
Summa des Cap. IX. . .		„	742. 58 „
Cap. XIX. Betriebseinrichtung.			
§. 1. Vermehrung der Möbel in den Büreaux und Wartesälen	„ 297. 59 „		
§. 2. Vermehrung des Bahnwartsgeschirres . .	„ 19. 56 „		
§. 3. Vermehrung der Geräthschaften zum Transportdienst, als Anschaffung von Hängschlössern zum Zollverschluß, Brückenwaagen für die Bahnhöfe und Signalfahnen für die Kohlenzüge . . .	„ 943. 27 „		
§. 4. Ein Kästchen für Druckapparate . . .	„ 1. 16 „		
Summa des Cap. XIX. . .		„	1,262. 38 „
Cap. XX. Einrichtung der Gasbeleuchtung.			
§. 3. Anlage der Gasleitung und Beleuchtungsapparate im Bahnhof Speyer	fl. 2,854. 22 kr.		
§. 4. Anlage der Gasleitung und Beleuchtungsapparate im Bahnhofe Zweibrücken	„ 2,362. 12 „		
Summa des Cap. XX. . .		„	5,216. 34 „
Cap. XXIX. Anlegung des II. Geleises.			
§. 1. Erd- und Planirarbeiten	fl. 795. 50 kr.		
§. 2. Unterbau	„ 9,820. 21 „		
§. 3 Oberbau:			
Tit. 1. Lieferung von Schienen . fl. 19,989. 38 kr.			
Tit. 2. Lieferung von Laschen und Unterlagplatten . . . . „ 6,216. 7 „			
Tit. 3. Lieferung von Befestigungsbloben und Laschenbolzen . . „ 6,217. 34 „			
Tit. 4. Zurichten der Schwellen und Legen der Bahn . . . „ 4,182. 37 „			
Tit. 5. Verschiedenes Geschirr dazu „ 70. 11 „			
Summa des §. 3 . .	„ 36,676. 7 „		
§. 4. Lieferung von Schwellen	„ 22,279. 51 „		
§. 5. Brücken und Durchlässe	„ 1,901. 20 „		
§. 6. Straßen- und Wegübergänge . . .	„ 27. 10 „		
Summa des Cap. XXIX. . .		„	71,500. 39 „
Summa der Ausgabe B. . .		fl.	543,565. 18 kr.
Summa der Ausgabe A. . .		„	10,991. 12 „
Summa aller Ausgaben pro 1860/61 . .		fl.	554,556. 30 kr.
Zu übertragen . .		fl.	554,556. 30 kr.

Digitized by Google

	Uebertrag . .	fl. 554,556. 30 kr.
Activ-Rest pro 1859/60 . .	fl. 53,656. 35 kr.	
Einnahme pro 1860/61 . .	„ 606,523. 18 „	
Summa der Einnahme . .		„ 660,179. 53 „
Activ-Rest wie oben . .		fl. 105,623. 23 kr.

Ueber die Bauausführung des zweiten Geleises wird Nachfolgendes berichtet:

Die Arbeiten für das zweite Geleis zwischen Ludwigshafen und Frankenthal wurden im Laufe des Jahres 1860 begonnen, jedoch langsam betrieben, da das nöthige Schwellenquantum, wenn man nicht die Holzpreise noch mehr steigern wollte, keines Falls schneller beizubringen war.

Dem Betrieb übergeben wurde:

a. die Strecke Ludwigshafen-Oggersheim den 13. Mai 1861,

b. die Strecke Oggersheim-Frankenthal den 6. August 1861.

Von Frankenthal bis zur hessischen Landesgrenze sind noch keine Arbeiten angefangen, wohl aber das nöthige Schienenquantum gleichzeitig für die ganze Strecke angeliefert worden.

Ueber sämmtliche Erbauungskosten des zweiten Geleises zwischen Ludwigshafen und Frankenthal wird nachstehende Uebersicht gegeben:

1. Erd- und Planirarbeiten.

Bahnlänge von Ludwigshafen bis Frankenthal 10,300 Meter oder 1,40 Meilen.

Für Herstellung des Bettes und Bankettes, sowie der Planirungsarbeiten wurden verausgabt . . . . . fl. 2,391. 17 kr.,

gibt per laufenden Meter 13,8 kr.

Hiebei ist zu bemerken, daß das Bett für 610 laufende Meter Steinwürfelbahn, welche sich auf einer im Jahre 1856 gelegten Strecke gut bewährt hat, um 0,15 Meter tiefer als gewöhnlich ausgehoben und die dadurch übrige Erde mittelst Materialzügen weiter transportirt wurde.

2. Unterbau.

Der Unterbau wurde beinahe durchgängig mit Steinmaterial aus dem Steinbruch bei Weidenthal ausgeführt, zum kleineren Theil mit Rheinkies. Im Ganzen kamen zur Verwendung 14,370 Cubicmeter Steinschrotten und 2830 Cubicmeter Kies, zusammen 17,200 Cubicmeter oder per laufende Meter 1,67 Cubicmeter, wofür verausgabt wurden . . . . . „ 12,431. 13 „

d. i. per Cubicmeter 43,2 kr. und per laufenden Meter Unterbau fl. 1. 12,4 kr.

3. Oberbau.

1) Es wurden im Ganzen geliefert: 24,000 Centner Schienen und dafür incl. Fracht und der Anfertigung von 8 Weichen und Kreuzungen verausgabt . . „ 165,996. 9 „

Es kommt sonach der Centner Schienen an dem Orte seiner Verwendung auf fl. 6. 56 kr. zu stehen.

Von diesen Schienen sind noch 10,391 Centner für die Strecke Frankenthal-Hessische Grenze vorräthig, welche für die 7870 Meter lange Strecke ausreichen.

Für den laufenden Meter Bahn beträgt die Ausgabe für Schienen somit fl. 9. 7,8 kr.

Zu übertragen . . fl. 180,818. 39 kr.

Digitized by Google

Uebertrag . . fl. 180,818. 39 kr.

2) a. Laschen wurden angeschafft 4,723 Paar im Gewicht von 64,941 Pfund für die Summe von . . . . . fl. 4,715. 10 kr.
incl. Transport an die Verwendungsstelle.

b. Unterlagsplatten 4,192 Stück im Gewicht von 20,121 Pfund für die Summe von . . . . . „ 1,518. 12 „

Total-Summa 2 . . „ 6,233. 22 „

Auf jeden Meter Bahnlänge kommen sonach für 27,42 kr. Laschen und für 8,82 kr. Unterlagsplatten.

3) a. An Laschenbolzen wurden angeschafft: 18,892 Stück im Gewicht von 19,836 Pfund für die Summe von . . . . . fl. 3,173. 44 kr.

b. an Kloben 50,000 Stück im Gewicht von 25,461 Pfund für die Summe von . . . . . „ 3,043. 50 „

Total-Summa 3 . . „ 6,217. 34 „

Es kommen daher auf jeden Meter Bahnlänge für 18 kr. Laschenbolzen und für 17,7 kr. Kloben.

4) Für Zurichten und Legen der Bahn, wobei die nöthigen neuen Weichenverbindungen im Bahnhof Ludwigshafen, Oggersheim und Frankenthal mit inbegriffen, incl. dem nöthigen Geschirr dazu, wurden ausgegeben . . . . . „ 4,970. 37 „
daher für den laufenden Meter Bahn zu legen 28,9 kr.

4. Lieferung von Schwellen.

Angekauft wurden von Privaten, incl. Langschwellen 11,347 Stück eichene Schwellen zu . . . . . fl. 28,167. 7 kr.
dazu 1,300 Steinwürfel zu . . . . . „ 1,984. — „

Total-Summe . . „ 30,151. 7 „

In dem Preise von fl. 1. 31 kr. per Stück Steinwürfel ist das Brechen, Bearbeiten und Bohren der Dollenlöcher, sowie der Transport vom Bruch auf die Verwendungsstelle inbegriffen.

Das Stück Schwelle stellt sich auf fl. 2. 28,92 kr.

Der laufende Meter Bahn kostet für Schwellen incl. Steinwürfel fl. 2. 55,62 kr.

5. Brücken und Durchlässe.

Im Ganzen wurden 2 eiserne Ueberbrückungen mit je 3 Blechträgern ausgeführt.
Diese kosten, incl. allen Maurerarbeiten und sonstigen Nebenleistungen . . „ 1,945. 29 „

6. Straßen- und Wegübergänge.

Im Ganzen wurden dafür verausgabt . . . . . „ 27. 10 „

Summa sämmtlicher Kosten . . . fl. 230,363. 58 kr.

Davon abgezogen den Betrag für die Schienen, welche für die Fortsetzung des 2ten Geleises bis zur Grenze vorräthig sind, mit . . . . . fl. 71,005. — kr.

Bleiben als Total-Summe aller Kosten für Erbauung des 2ten Geleises von Ludwigshafen bis Frankenthal . . . . . fl. 159,358. 58 kr.

Digitized by Google

Nachweis

über die Verrechnung der Ausgaben für den Bau des zweiten Geleises von Ludwigshafen bis Frankenthal.

	Ausgaben pro 1859/60.	Ausgaben im Rechnungsjahr 1860/61.	Weitere Ausgaben zur Vollendung.	Total.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
1) Erd- und Planirarbeiten . . .	652. 29.	795. 50.	942. 58.	2,391. 17.
2) Unterbau	2,560. 52.	9,820. 21	50. —.	12,431. 13.
3) Oberbau:				
Lieferung der Schienen, incl. Transport bis zum Orte der Verwendung	146,006. 31.	19,989. 38.	— —	165,996. 9.
Lieferung von Laschen und Unterlagplatten	17. 15.	6,216. 7.	— —	6,233. 22.
Lieferung der schmiedeisernen Befestigungskloben und Bolzen . . .	— —	6,217. 34.	— —	6,217. 34.
Zurichten der Schwellen und Legen der Bahn	557. 37.	4,182. 37.	160. 12.	4,900. 26.
Verschiedenes Geschirr zum Legen der Bahn	— —	70. 11.	— —	70. 11.
4) Lieferung der Schwellen . . .	7,871. 16.	22,279. 51.	— —	30,151. 7.
5) Brücken	— —	1,901. 20.	44. 9.	1,945. 29.
6) Straßen- und Wegübergänge . .	— —	27. 10.	— —	27. 10.
	157,666. —.	71,500. 39.	1,197. 19.	230,363. 58.

Nach vorstehender Zusammenstellung aller Kosten wurden verausgabt:

im Rechnungsjahre 1859/60	fl. 157,666. — kr.
„ „ 1860/61	„ 71,500. 39 „
und sind noch zu verausgaben circa	„ 1,197. 19 „
Zusammen . . .	fl. 230,363. 58 kr.
Hiervon gehen ab für 10,391 Centner Schienen, welche für die Strecke Frankenthal-Grenze vorräthig sind à fl. 6. 50 kr.	fl. 71,005. — kr.
Bleibt Total-Summa . . .	fl. 159,358. 58 kr.

d. i. per Kilometer fl. 15,471. 44 kr.

Darnach würde die Strecke von Frankenthal bis zur hessischen Grenze noch erfordern:

7,870 Kilometer à fl. 15,471. 44 kr. —	fl. 121,763.
Da aber für die nöthen Schienen bereits verausgabt sind .	„ 71,005.
so bleiben noch zu verausgaben	fl. 50,758. — kr

zur gänzlichen Herstellung.

Digitized by Google

Nach obigem Nachweis sind für das zweite Geleise von Ludwigshafen bis zur Landesgrenze bei Worms ausgegeben worden . . . . . fl. 230,000,
und sind bis zur Vollendung noch erforderlich . . . . . „ 50,000,

so daß mit dem Gesammtaufwand von . . . . . fl. 280,000
das ganze zweite Geleise vollständig hergestellt sein wird.

Der ursprüngliche Kostenanschlag belief sich auf . . . . . fl. 300,000,

so daß gegen diesen Anschlag circa . . . . . fl. 20,000
erspart werden dürften.

Die Fortführung des zweiten Geleises bis zur hessischen Landesgrenze wird erst zu dem Zeitpunkte stattfinden können, wenn die hessische Ludwigsbahn ebenfalls zur Legung des zweiten Geleises auf der Anschlußstrecke schreiten wird.

2. Bauausführung à conto des Betriebes.

Die eigentlichen Regulirarbeiten der Bahn, wie sie durch gewöhnliche Taglöhner ausgeführt wurden, betragen . . . . . fl. 14,575,
macht bei der Gesammtlänge von 19,56 Meilen per Bahnmeile fl. 745 oder bei 46,3 Geleismeilen per Geleismeile fl. 315.

Außer diesen Regulirungsarbeiten wurden nachstehende außergewöhnliche Bauarbeiten oder Materialbeschaffungen auf Kosten des Betriebes vorgenommen:

a) Im Bahnhof Ludwigshafen wurden die drei Geleise unter der Einsteighalle umgebaut, d. h. statt der abgängigen Holzschwellen Steinwürfel unter die Schienen gelegt und die ganze Halle mit dem Schienenkopfe eben gepflastert, desgleichen ein neues Inselttrottoir zwischen dem ersten und zweiten Geleise in der Halle angelegt;

b) daselbst wurde angefangen, etwa 50 laufende Meter Balkenträger auf Kohlenabsturzfächern gegen Träger aus je zwei auf einander vernieteten abgängigen Bahnschienen auszuwechseln;

c) im Hofe des Freihafens in Ludwigshafen wurden weitere 50 laufende Meter Geleise, ähnlich wie in der Einsteighalle mit Steinwürfel und schweren Schienen umgebaut;

d) ferner wurde im Bahnhof Ludwigshafen der Hauptabzugscanal um 93 Meter verlängert und durch Beifahren von etwa 6000 Cubikmeter Schutt aus dem Steinbruch Weidenthal während der Wintermonate ein dringend nöthiger Lagerplatz gewonnen;

e) daselbst eine neue längere Schiebebühne, aus alten Schienen construirt, gegen eine kürzere, alte hölzerne ausgewechselt und die Grube entsprechend mit Steinwürfelbahnen und weiterer Einfassung versehen, um Wagen von weiterem Radstande in die Geleise des Verladeplatzes bringen zu können;

f) im Bahnhof Speyer an den Kohlenlagern eine kleine hölzerne Drehscheibe gegen eine größere aus alten Schienen ausgewechselt und die Steinkränze entsprechend dazu hergestellt;

g) im Bahnhof Neustadt für die Dienstkohlen eine gemauerte und gepflasterte vertiefte Grube mit Absturzfach erbaut;

h) daselbst die Trottoirplattung gehoben, die Geleise dazwischen auf Steinwürfel und die Uebergangsplatten zwischen den Schienen und den Randsteinen wieder neu gelegt;

i) daselbst oberhalb des Viaducts den beiden Einschnittsböschungen durch Stützmauern den Raum für zwei neue, dringend nothwendige, Geleise abgewonnen; das nördliche Geleise 250 laufende Meter, das südliche, auf Steinwürfel mit offenem Wasserlaufe dazwischen, 360 laufende Meter lang;

Digitized by Google

k) daselbst in Folge der südlichen Geleisanlage eine neue Einfriedigung auf der Kante der Böschung längs eines Parallelweges aus Steinpfosten und alten Siedröhren hergestellt;

l) im Bahnhof Landrecht für die Chausseerinne unter den beiden Zufahrtsstraßen zwei neue Durchlässe erbaut;

m) oberhalb Landrecht eine verwitterte Böschung mit einer 67 Meter langen neuen Futtermauer versehen und den obern Theil mit guter Erde gedeckt;

n) im Einschnitt „Schwalbeneck" wurden wieder verwitterude Felsenflächen mit 215 Cubikmeter Futtermauern gedeckt;

o) auf der Futtermauer im Einschnitt „Heiligenberg" eine noch fehlende 60 Meter lange Brüstung aufgemauert;

p) im Bahnhof Kaiserslautern zwei Geleisparthieen mit Curven von zu kleinen Radien in gezogenere Curven umgelegt;

q) daselbst auf dem Kohlenlager und an neuen Rinnen 320 □ Meter neues Pflaster hergestellt;

r) im Bahnhof Landstuhl das Trottoir gepflastert;

s) im Bahnhof Homburg durch Anlage einer Stützmauer den Verladeplatz erweitert und einen anderen Theil für den Glassand-Transport gepflastert;

t) daselbst ein Geleise zwischen den Trottoirs auf Steinwürfel gelegt und als Uebergang behandelt;

u) im Bahnhof Zweibrücken den Kohlenhof mit 218 □ Meter weiterem Pflaster versehen;

v) in einem Einschnitt hinter Homburg eine mangelhaft gewordene Futtermauer umgebaut und die darauf stehende Böschung mit Rasen gedeckt;

w) im Bahnhof Verbach das Trottoir gepflastert;

x) an sämmtlichen Tunneleingängen deren Namen und Längen auf Platten oder Mauerflächen verzeichnet;

y) die großen, meist abgängigen Tafeln für die polizeilichen Vorschriften in kleinere, mit Schutzdächern umgearbeitet;

z) die im Boden mürbe gewordenen Distanztafeln auf der ganzen Bahn durch steinerne ersetzt. Desgleichen die Radien der Curven auf steinerne Tafeln verzeichnet.

An Materialien wurden zur Unterhaltung und Verbesserung des Unterbaues der Geleise, namentlich zwischen Kaiserslautern und Homburg circa 1500 Cubikmeter Steinschotter aus dem Bruche Weidenthal bezogen.

Zur Unterhaltung der Bahnhofzufuhrstraßen sind theils Porphyre, theils Granite und Basalte, zusammen etwa 600 Cubikmeter verwendet worden.

Außer den gewöhnlichen Unterhaltungen an Dienstgebäuden ist zu erwähnen:

a) im Directorialgebäude 1. die Vergrößerung der Bureaulocale der Hauptcasse;

b) im Bahnhof Schifferstadt die Herstellung eines Wartsaales 2. Classe aus einem Theile des Saales 3. Classe, nebst Einrichtung einer Restauration in diesem Saale;

c) im Bahnhof Speyer die Einrichtung zweier Expeditionszimmer im Güterschoppen und Erbauung eines neuen Abtrittgebäudchens;

d) im Stationsgebäude zu Landstuhl die Herstellung eines Bureaus für den Verwalter aus einem Theile des Wartsaales 2. Classe;

e) im Bahnhof Homburg die Erbauung eines neuen Abtrittgebäudchens;

f) die Erbauung von 5 Stallgebäudchen bei Bahnwartswohnungen und einem mit Lagerraum bei der Station Pohl;

g) desgleichen von 13 steinernen Wächterhäuschen zum Ersatz für die abgängigen holzernen Buden.

Digitized by Google

III. Betrieb.

1. Allgemeines.

Während des Verwaltungsjahres 1860/61 haben sich in den allgemeinen Verhältnissen unseres Betriebswesens und in unseren Verkehrsbeziehungen zu anderen Bahnen wesentliche und tiefeingreifende Veränderungen ergeben.

Wie wir bereits in unserem vorigen Geschäftsberichte uns anzudeuten erlaubten, hat sich die seit vielen Jahren mit gutem Erfolge bestandene enge Verbindung mit der königl. Saarbrücker Bahn gelöst, nachdem die Verwaltung dieser Bahn den Betrieb der Rhein-Nahebahn übernommen hatte, einer Bahn, welche für gewisse Verkehrsrichtungen in einem entschiedenen Concurrenz-Verhältnisse zu uns steht. Nach Kündigung des Betriebsvertrages d. d. 30. October 1852 von Seite der preußischen Verwaltung, waren wir bemüht, auf Grund des Staatsvertrages vom 30. März 1850 unsere Beziehungen zu dieser Bahn den veränderten Verhältnissen gemäß durch ein provisorisches Uebereinkommen zu ordnen, konnten aber zu unserem Bedauern wegen vielfacher und wesentlicher Dissenspunkte nicht zum erwünschten Ziele gelangen und mußten die Vermittlung der königl. bayerischen Staatsregierung in Anspruch nehmen.

Durch diesen Schritt veranlaßt sind zwischen den beiderseitigen hohen Staats-Regierungen diplomatische Verhandlungen gepflogen worden, in deren weiterem Verfolge eine unterm 17. Juni d. J. zu Saarbrücken abgehaltene Conferenz zwischen königl. Commissarien der hohen Regierungen unter Beiziehung der Vertreter der beiderseitigen Bahnverwaltungen die bestehenden Streitpunkte glücklich löste und durch eine besondere Uebereinkunft die Grundlagen zur Regelung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse nach Maaßgabe des bestehenden Staatsvertrages festsetzte.

Wegen Ausführung dieser Uebereinkunft, welcher die Ratification der betheiligten hohen Staats-Regierungen bereits ertheilt worden ist, sind zwischen den Bahnverwaltungen seit Längerem Verhandlungen im Gange, welche, wie wir erwarten dürfen, um so eher zu einem befriedigenden Abschlusse führen werden, als die zwischen der Saarbrücker und unserer Bahn bestehenden gemeinschaftlichen Verkehrs-Interessen durch die Verbesserungen unserer Verbindungen mit den jenseits des Rheins gelegenen deutschen Bahnen sich in einem beträchtlichen Maaße verstärken und zur Erhaltung und Befestigung unserer gegenseitigen Beziehungen ohne Frage das Meiste beitragen werden.

Auch unsere Beziehungen zur hessischen Ludwigsbahn haben sich nicht unwesentlich modificirt, nachdem diese Bahn durch die Erweiterungen ihres Netzes vielfach andere Interessen verfolgt, welche mit den unserigen nicht immer im Einklange stehen. Es ist dies eine natürliche Folge der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens im Allgemeinen und war es sonach geboten, von dem früheren System des einheitlichen Betriebes auf der Bahnstrecke von Forbach bis Mainz zu dem System des directen Verkehrs-Verbandes überzugehen.

Haben sich auch in Folge dieser Veränderungen für's Erste manche Nachtheile herausgestellt, so läßt sich andererseits nicht verkennen, daß das neue System den einzelnen Verwaltungen größere Selbstständigkeit und Unabhängigkeit in der Betriebsleitung und der weiteren Entwickelung des Verkehres gestattet und haben wir alle Ursache zu der Annahme, daß unsere Geschäftsbeziehungen zu unseren nächsten Nachbarn nichtsdestoweniger stets die freundlichsten bleiben werden.

Neue Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse bedingen aber auch neue Geschäftsformen und so war uns denn im Laufe dieses Jahres die Aufgabe zugefallen, unser Expeditions- und Abrechnungswesen wesentlich neu zu gestalten. Wenn solche Uebergänge zu neuen, durch die fortschreitende Entwickelung des Eisenbahnwesens bedingten Systemen für die Verwaltung auch immerhin mit Schwierigkeiten verbunden sind, so ist es gleichwohl durch die anerkennungswerthe Hingebung unseres Personals gelungen, der Schwie-

Digitized by Google

rigkeiten Herr zu werden und hat der rasche Rechnungsabschluß nach Ablauf des Jahres die Zweckmäßigkeit des neuen Verfahrens auf's glänzendste dargethan.

Ferner haben wir hier zu erwähnen, daß die Güter-Tariffrage, welche zur Zeit noch die Handelskammern Deutschlands so vielfach beschäftigt, für unsere Bahnen im Laufe des Jahres ebenfalls eine befriedigende Lösung erfahren hat, indem wir mit dem 1. Februar c. die sogenannten Wagenladungsclassen A. und B., Erstere zur Grundtaxe von 0,87 kr. oder 3 pr. Pfg., Letztere zur Grundtaxe von 0,65 kr. oder 2¼ pr. Pfg. per Centner und Meile mit einer entsprechend modificirten Güterclassification zur Einführung gebracht haben. Hat sich hierdurch auch eine namhafte Verminderung der Frachterträge ergeben, wie wir dies bereits in der Einleitung dieses Berichtes erörtert haben, so darf doch nicht verkannt werden, daß die namhafte Vermehrung der Transportmasse von nahezu einer halben Million Centner in erster Linie dieser Frachtermäßigung zugeschrieben werden muß.

Diese Frachtermäßigung war aber geboten nicht nur durch die Rücksichten der Concurrenz, sondern ganz besonders auch durch die Handels- und Verkehrs-Interessen der Pfalz, sowie durch den von uns offen bekannten Grundsatz, daß die den direkten Verkehren zugestandenen Normal-Frachtsätze auch dem innern Verkehre zu gut kommen müssen, insofern nicht ganz überwiegende Rücksichten auf bestehende Concurrenz-Verhältnisse fremder Transportanstalten zu Gunsten des Transit-Verkehres eine Ausnahme bedingen.

Den Kreis unserer directen Verkehrsbeziehungen zu andern Bahnen haben wir in diesem Jahre beträchtlich erweitert und ist die Thätigkeit der Direction durch die Aufstellung der bezüglichen Tarife und Reglements nicht wenig in Anspruch genommen worden. Auf diese Weise gelangten zur Einführung:

1) am 15. November 1860 ein directer Güterverkehr mit den französischen Ost- und Westbahnen via Forbach;

2) am 5. April 1861 ein directer Güterverkehr mit der königl. sächsischen Staats-Eisenbahn und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie via Mainz-Hof;

3) am 11. Mai 1861 ein neuer directer Güterverkehr mit sämmtlichen Strecken der hessischen Ludwigsbahn;

4) am 15. April ein directer Güterverkehr mit der niederländischen Rhein-Eisenbahn, insbesondere deren Stationen Rotterdam und Amsterdam;

5) am 1. Juli ein directer Güterverkehr mit den nördlichen Stationen der kgl. bayerischen Staatsbahn via Mainz-Aschaffenburg;

6) am 1. November ein directer Güterverkehr mit den Belgischen Bahnen via Herbesthal.

7) am 1. November eine neue Ausgabe des directen Güterverkehrs zwischen Ludwigshafen und Basel.

8) am 1. November eine neue Ausgabe des directen Güterverkehrs im Rheinischen Eisenbahn-Verband.

In Verhandlung befinden sich noch und werden demnächst zur Einführung kommen:

1) ein directer Verkehr mit der Saarbrücken-Trierer- und der Rhein-Nahe-Bahn.

2) ein directer Verkehr mit Belgien via Trier-Luxemburg.

3) ein directer Verkehr mit Süd-Frankreich und der Schweiz via Weißenburg.

4) ein directer Verkehr mit den Badischen, Würtembergischen Bahnen und den südlichen Stationen der bayerischen Staatsbahnen.

Es kann nicht bezweifelt werden, daß diese Einrichtungen, welche unsere Bahnen entfernteren Verkehrsgebieten zugänglich machen und die größten Handelsplätze in den Kreis unserer Beziehungen setzen, die Prosperitäts-Elemente unserer Linien beträchtlich vermehren und bewirken werden, daß der uns gebührende Antheil am großen Verkehre auch wirklich unseren Linien zufalle.

Nach all diesem wird man zugeben müssen, daß von unserer Seite Alles geschehen ist, um die

Digitized by Google

Lage unserer Bahnen zu verbessern, um auf diese Weise die Nachtheile zu paralysiren, welche die uns entgegenstehenden Concurrenzbestrebungen bereiten. Berücksichtigt man, daß trotz dieser Concurrenzbestrebungen der Verkehr in allen Transportzweigen sich wesentlich gehoben hat und daß unsere Lage in Folge der neuen Verbindungen nach Osten hin sich in Kurzem wesentlich günstiger gestalten muß, so wird man der weiteren gedeihlichen Entfaltung unseres Unternehmens mit vollster Zuversicht entgegen sehen dürfen.

Die Chronologische Uebersicht der Länge, Anlagekosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse haben wir unter Anfügung der bezüglichen Resultate des Jahres 1860/61 in übersichtlicher Aufstellung dem gegenwärtigen Berichte beigeschlossen.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen erlauben wir uns auf die nähere Darstellung der Betriebs-Ergebnisse in der seither üblichen Gruppirung überzugehen.

2. Haupt-Ergebnisse.

Der Abschluß der Betriebsrechnung pro 1860/61 weist nach:

eine Brutto-Einnahme von	fl.	2,247,202. 6 kr.
eine Brutto-Ausgabe von	fl.	1,014,116. 15 kr.
Hiervon ab die Ueberweisung an den Betriebs-Reservefond laut Verwaltungsrathsbeschluß vom 11. November c. mit	„	50,000. — „
bleibt Netto-Ausgabe . .	„	964,116. 15 „
einen Activrest von	fl.	1,283,085. 51 kr.

Zur Ausführung des gesammten Transportdienstes wurden zurückgelegt:

mit Personenzügen		83965,23 Nutzmeilen,
mit Güter- und Kohlenzügen		74814,04 „
Im Ganzen . .		158779,27 Nutzmeilen.
Im Vorjahre wurden zurückgelegt		153022,82 „
Mehr im Jahre 1860/61		5756,45 Nutzmeilen.

Diese Steigerung des Fahrdienstes rechtfertigt sich durch den Mehrtransport an Gütern und Kohlen von nahezu 1,300,000 Centnern.

Das Ergebniß des Betriebes in Einnahme, Ausgabe und Reinertrag zeigt folgende Durchschnittsziffer.

Auf einen Tag

kommt eine Einnahme von	fl.	6156. 42 kr.
eine Ausgabe von	„	2641. 24 „
ein Reinertrag von	fl.	3515. 18 kr.

Auf eine Bahnmeile

kommt eine Einnahme von	fl.	112,360. 3 kr.
eine Ausgabe von	„	48,205 48 „
ein Reinertrag von	fl.	64,154. 15 kr.

Auf eine Nutzmeile

kommt eine Einnahme von	fl.	14. 9 kr.
eine Ausgabe von	„	6. 4 „
ein Reinertrag von	fl.	8. 5 kr.

Im Uebrigen gestatten wir uns, auf die Zusammenstellung der Haupt-Ergebnisse Beilage Lit. C. zu verweisen, wo nähere Detail-Berechnungen niedergelegt sind.

Digitized by Google

3. Einnahme und Verkehr.

Die Brutto-Einnahme betrug:

A. an Frachten und Fahrtaxen:		
a) Personen-Taxen	fl. 502,635. 44 kr.	
b) Güterfrachten	„ 602,087. 34 „	
c) Kohlenfrachten	„ 872,139. 38 „	
Zusammen . .		fl. 1,976,862. 56 kr.
B. an Pachten und Miethen		„ 20,120. 55 „
C. an verschiedenen Einnahmen		„ 250,218. 15 „
Gesammt-Einnahmen . .		fl. 2,247,202. 6 kr.
Die Gesammt-Einnahme des vorigen Jahres hat betragen . . .		„ 2,275,721. 33 „
Hiermit verglichen die Einnahme von 1860/61 mit		„ 2,247,202. 6 „
ergiebt sich eine Minder-Einnahme von		fl. 28,519. 27 kr.

oder von 1,25 Procent gegen das Gesammt-Ergebniß des Vorjahres.

Die Einnahme Lit. A., Fahrtaxen und Frachten, wird bei der nachfolgenden Darstellung über die einzelnen Verkehrsgattungen näher erläutert.

Die Einnahme Lit. B. rührt her von Miethgeldern verpachteter Grundstücke, Dienstwohnungen und Lagerplätzen, sowie von dem Erlöse der Gräsereien an den Bahndämmen; sie zeigt gegen das bezügliche Ergebniß des Vorjahres keine wesentliche Differenz.

Die Einnahme Lit. C., bestehend aus dem Erlöse versteigerter Material-Abgänge, aus den Rückersätzen für geleistete Werkstätte-Arbeiten à Conto des Baues, aus Meilengeldvergütungen und aus den Zinsen der Baarbestände und des Reservefonds, — hat das bezügliche Ergebniß des Vorjahres um die beträchtliche Summe von fl. 55,772. 29 kr. überflügen.

Diese Einnahmen, welche größtentheils den Character von Rückersätzen für geleistete Arbeiten tragen, sind eigentlich nur durchlaufende Posten, indem die gleichen Beträge auch in den Ausgaben inbegriffen sind. Wir halten dafür, daß es correcter wäre, derartige Einnahmen von den Ausgaben abzuschreiben, wodurch alsdann die Letzteren zugleich die Summe der eigentlichen Betriebskosten repräsentiren. Wir beabsichtigen für das nächste Jahr dieses Verfahren einzuhalten.

Die Vergleichung der vier Hauptquellen der Einnahmen unter sich stellt nachfolgendes Procentverhältniß dar:

Personentaxen	22,37 Procent
Güterfrachten	26,79 „
Kohlenfrachten	38,81 „
Andere Quellen	12,03 „
Zusammen . .	100,00 Procent.

Wir gehen nunmehr zur näheren Erläuterung der einzelnen Verkehrszweige über:

a. Personen-Verkehr.

Es sind im Laufe des Jahres 1860/61 im Ganzen befördert worden:

954,690 Personen und ertrugen	fl. 460,253. 19 kr.
im Vorjahre	
922,741 Personen mit	„ 494,537. 2 „
mehr im Jahre 1860/61	
31,949 Personen mit einem Minderertrag von	fl. 34,283 43 kr.

Digitized by Google

Die Frequenz hat sonach um 3,46 Procent zugenommen, während die Einnahme um 6,90 Procent sich vermindert hat. Dieses auffallende Ergebniß findet seine Erklärung darin, daß der Personenverkehr sich auf kürzeren Fahrstrecken bewegte, wie das durchschnittliche Erträgniß einer Person von 28,92 Kreuzer gegen 32,20 Kreuzer des Vorjahres auf anschaulichste Weise darthut und die nachfolgenden Durchschnittsberechnungen gegen die bezüglichen Ziffer des Vorjahres dies bestätigen.

Von allen Personen sind in allen Wagenclassen nur 2,749,055 Meilen, sohin 195,587 Meilen weniger als im Vorjahre zurückgelegt worden; auf jede Meile der ganzen Bahn kommen 137,452 Personen und auf jede Person kommen im Durchschnitt 3,01 Meile; jede Person hat auf jede Meile 9,68 kr. eingetragen und 15,04 Procent der ganzen Frequenz kommen auf den durchgehenden Verkehr.

b. Güter-Verkehr.

Es sind im Jahre 1860/61 befördert worden:

5615185,29 Centner mit einem Ertrage von . . . . . fl. 602,087. 34 kr.
im Vorjahre
5133234,09 Centner mit einem Ertrage von . . . . . „ 653,177. 52 „

mehr im Jahre 1860/61
481951,20 Centner mit einem Mindertrag von . . . . fl. 55,737. 26 kr.

Der Güterverkehr hat sonach um 9,38 Procent zugenommen, während der Ertrag sich um 8,47 Procent vermindert hat.

Dieses Resultat hat wesentlich seinen Grund in der im allgemeinen Theile dieses Berichtes bereits erwähnten Reduction der Güterfrachten.

Einen günstigen Einfluß auf den Güterverkehr hat in diesem Jahre das Resultat des Steinbruchbetriebes geäußert.

Es sind nemlich transportirt worden:

a. an Hausteinen	2996,03	Cub.-Meter.
b. an Wölbsteinen	709,87	„
c. an Platten	466,03	„
d. an Richtsteinen	1518,33	„
e. an großen Mauersteinen	464,20	„
f. an gewöhnlichen Mauersteinen	12195,00	„
g. an Schrotten	14205,00	„
Zusammen . .	32545,00	Cub.-Meter.

mit einem Gesammtertrag von . . . . . fl. 96,140. 21 kr.
Die Kosten des Steinbruchbetriebes betrugen . . . . . „ 53,158. — „

Activrest . . fl. 42,982. 21 kr.,

welche Summe auf Cap. I. §. 9 der Betriebsrechnung als Steintransport-Taxen vereinnahmt worden ist.

Die näheren Ergebnisse des Steinbruch-Betriebes sind durch eine eigene Nebenrechnung zur Geldrechnung ausgewiesen.

Unsere Hoffnungen von der Entwickelung des Steingeschäftes haben sich sonach in diesem Jahre aufs Beste bewährt und kann bei dem guten Rufe, den sich die Steine aus unseren Weidenthaler Brüchen wegen ihrer Qualität schon in weiten Kreisen erworben haben, auch eine weitere Ausdehnung des Absatzes mit Sicherheit erwartet werden, so wie der Besitz dieser reichen Steinbrüche unseren in naher Aussicht stehenden Bahn- und Brückenbauten sehr zu Statten kommen wird. Außer dem beträchtlichen finanziellen

Digitized by Google

Vortheile haben wir auch noch die Befriedigung, durch Anlage dieser Steinbrüche einer großen Menge von Arbeitern ein reichliches Auskommen verschafft zu haben.

Die Durchschnittsziffern vom Güterverkehre stellen sich wie folgt:

Ein jeder Centner Gut hat in allen Classen zusammen 6,38 kr., somit 1,25 kr. weniger als im Vorjahre eingebracht und sämmtliche Centner Gut haben im Ganzen 46,479,141 Bahnmeilen, sohin 8,928,769 Bahnmeilen mehr als im Vorjahre durchlaufen; auf jeden Centner kommen daher 8,27 Meilen und auf jede Meile der ganzen Bahn kommen 2,323,957 Centner; jeder Centner hat pro Meile nur 0,77 kr., sonach 0,27 kr. weniger eingetragen als im Vorjahre und 41,38 Procent des ganzen Verkehrs fallen auf den durchgehenden Verkehr.

c. Kohlen-Verkehr.

Es sind im Jahre 1860/61 befördert worden:

7,707,900 Centner Kohlen mit einem Ertrage von	. .	fl. 872,139. 38 kr.
im Vorjahre		
6,903,030 Centner mit einem Ertrage von	. . .	„ 853,796. 40 „
Mehr im Jahre 1860/61		
804,870 Centner und	. . . . .	fl. 18,342. 58 kr.

Der Kohlenverkehr hat daher um 11,65 Procent und das Erträgniß um 2,10 Procent zugenommen.

Die beträchtliche Zunahme des Kohlentransportes hat sonach die Erwartungen bestätigt, welche wir in unserem vorigjährigen Berichte ausgesprochen haben, und wir können auf den Grund der gegenwärtigen Kohlenabfuhr und der uns vorliegenden weiteren Bezugsanmeldungen die erfreuliche Zusicherung geben, daß die Resultate des Jahres 1861/62 noch ergiebiger ausfallen werden. Namentlich hat der Absatz nach dem Elsaße und der Schweiz einen bedeutenden Aufschwung genommen, indem die Sendungen dahin nach unseren Transportanweisen nahezu 2 Millionen Centner betragen.

Wird uns erst durch die Winden-Carlsruher Bahn und durch die Heidelberg-Würzburger Linie mit der Brücke das Absatzfeld in Baden, Württemberg und Bayern näher gerückt sein, so kann ein noch reichlicherer Ertrag dieser wichtigsten Einnahmsquelle unserer Bahnen nicht ausbleiben.

Die Durchschnitts-Ergebnisse des Kohlentransportes stellen sich für das Jahr 1860/61, wie folgt: Jeder Centner Kohlen hat eingebracht 6,78 Kreuzer; sämmtliche Centner Kohlen haben im Ganzen 82,937,004 Meilen zurückgelegt; ein jeder Centner hat sonach 10,76 Meilen durchlaufen, und auf jede Meile der ganzen Bahn kommen 4,146,850 Centner; die Kohlencentner-Meile stellt sich auf 0,63 Kreuzer und 53,80 Procent des ganzen Kohlenverkehrs berechnen sich auf die ganze Bahnlänge.

d. Gepäck- und Equipagen-Transport.

Es sind befördert worden:

43,712 Centner Gepäck und ertrugen	. . . . .	fl. 20,310. 40 kr.
im Vorjahre		
48,237 „ „ „ „	. . . . .	„ 27,776. 46 „
weniger im Jahre 1860/61		
4,525 Centner und	. . . . .	fl. 7,466. 06 kr.

Dieses ungünstige Resultat des Gepäckverkehrs rührt von der Verminderung des großen Reiseverkehrs her, der sich zum Theile unseren Concurrenzrouten zugewendet hat. Der stärker hervorgetretene innere Verkehr konnte in Hinsicht auf das Gepäck keinen Ersatz bieten, da bekanntlich die Localreisenden wenig Gepäck führen.

Digitized by Google

Jeder Centner Gepäck hat durchschnittlich nur 27,87 kr., sonach 6,67 kr. weniger eingebracht, als im Vorjahre. Sämmtliche Centner Gepäck haben 243,479 Meilen durchlaufen, und hat sonach 1 Centner 5,57 Meilen gegen 6,90 Meilen des Vorjahres zurückgelegt. Auf jede Meile kommen 12123,97 Centner Gepäck und 27 Procent des Gesammt-Gepäckverkehres treffen auf die ganze Bahnlänge.

Der Equipagen-Transport, welcher seiner Unbedeutenheit wegen kaum als eine besondere Transportgattung aufgeführt zu werden verdient, hat ein Jahres-Ergebniß von nur 34 Stück und einen Ertrag von fl. 153. 2 kr. geliefert.

e. Vieh-Transport.

Es sind im Jahre 1860/61 befördert worden:

74,395	Stück Vieh und ertrugen	fl.	15,879. 32 kr.
	im Vorjahre		
100,939	„ „ mit	„	19,117. 14 „
	somit weniger im Jahre 1860/61		
26,544	Stück Vieh mit	fl.	3,237. 42 kr.

Der Viehtransport hat sich daher gegen das äußerst günstige Ergebniß des Vorjahres vermindert und ist auf den in früheren Jahren erzielten Stand zurückgekehrt; übrigens trifft die Verminderung vorzugsweise nur auf Kleinvieh, während bei Pferden und Ochsen sich sogar eine nicht unbeträchtliche Erhöhung ergeben hat.

Im Durchschnitt hat jedes Stück Vieh 12,80 Kreuzer eingetragen.

4. Ausgaben.

Die Betriebs-Ausgaben stellen sich für das Jahr 1860/61, wie folgt:

	1860/61.	Vorjahr.	Differenz.
Cap. I. **Allgemeine Verwaltung** fl.	53,404. 15 kr.	fl. 41,198. 06 kr.	+ fl. 12,206. 09 kr.
„ II. **Bahnverwaltung** . . „	256,255. 02 „	„ 201,071. 48 „	+ „ 55,183. 14 „
„ III. **Transportverwaltung** . „	704,456. 58 „	„ 634,178. 48 „	+ „ 70,278. 10 „
Zusammen . fl.	1,014,116. 15 kr.	fl. 876,448. 42 kr.	+ fl. 137,667. 33 kr.

Diese nicht unbeträchtlichen Mehrausgaben gegen das bezügliche Ergebniß des Vorjahres rechtfertigen sich indeß vollständig, wie aus der nachfolgenden Erörterung hervorgeht.

Die Mehrausgabe in Cap. I rührt hauptsächlich von dem Agio des in diesem Jahre zur Emission gelangten vierprocentigen Anlehens ad fl. 900,000 her, welches nach den Bestimmungen der Königl. Staatsregierung auf den Betrieb übernommen werden mußte.

Die Mehrausgaben auf Cap. II., Bahnverwaltung rühren von den größeren Kosten her, welche für Wiederherstellungs- und Erneuerungsarbeit am Unter- und Oberbau des Bahnkörpers im Laufe dieses Jahres gemacht werden mußten.

Unsere Bahn ist, wie bekannt, seit dem Jahre 1847 partiell, und seit dem Jahre 1849 auf der ganzen Linie, sonach 12 bis 15 Jahre in Betrieb und muß daher das Bedürfniß durchgreifender Reparaturen und Erneuerungen an Schwellen und Schienen nunmehr stärker hervortreten, deren Ausführung nicht verschoben oder verkürzt werden darf, wenn die Bahn stets in einem betriebsfähigen Stande erhalten werden soll.

Digitized by Google

Es sind daher im Jahre 1860/61 auf Unter- und Oberbau des Bahnkörpers im Ganzen verausgabt worden . . . . . fl. 127,015. — kr.
im vorigen Jahre dagegen nur . . . . . „ 79,322. — „
somit mehr . . . . . fl. 47,693. — kr.

Die Mehrausgaben auf Cap. III., Transportverwaltung rühren theils von den nunmehr auch in höherem Maaße sich ergebenden Reparaturen an unserem Fahrmaterial, insbesondere durch Anschaffung neuer Radbandagen und Achsen, theils aber auch von einer Erhöhung der besonderen Ausgaben (§. 11 der Rechnung) her, wo die in diesem Jahre zur Rückvergütung gelangten Frachtrabatte der Periode vom 1. October 1860 bis 1. Februar 1861 verrechnet worden sind.

Es wurden im Jahre 1860/61 für neue Bandagen und Achsen im Ganzen fl. 95,000 verwendet, so daß sich zuzüglich der oben angegebenen Ausgabe für den Ober- und Unterbau von fl. 127,000 eine Gesammtsumme für Erneuerungsarbeiten an der Bahn und dem Transportmaterial von fl. 222,000 ergiebt.

Nachdem dieser starke Posten für zum Theile unvorhergesehene Erneuerungsarbeiten den Ausgabs-conto des Jahres 1860/61 unverhältnißmäßig stark belastet und die bezüglichen Erneuerungen an Bandagen, Achsen, Schwellen und Schienen ꝛc. selbstverständlich einer längeren Reihe von Jahren zu gut kommen, so hat der Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 11. November d. Js. beschlossen, einen Theil dieser Erneuerungskosten mit dem Betrage von fl. 50,000 dem seit einigen Jahren gegründeten Betriebs-Reservefond, der für solche Zwecke bestimmt ist, zu überweisen.

Die Gesammt-Ausgabe ad fl. 1,014,116. 15 kr. wurde daher gekürzt um diesen Betrag von fl. 50,000, wonach sich eine Netto-Ausgabe von fl. 964,116. 15 kr. ergeben hat.

Die Betriebs-Ausgaben betragen von den Brutto-Einnahmen ohne Berücksichtigung des Materialvorrathes im rechnungsmäßig constatirten Werthe von . . . . . fl. 58,691. 6 kr.
42,80 Procent.

Es ist indeß zu berücksichtigen, daß sich bei den Ausgaben ganz beträchtliche Posten befinden, für welche theils vom Bau-Conto, theils von fremden Bahnen oder Dritteren Ersatz geleistet wurde, welcher in der Jahresrechnung in Rück-Einnahme gebracht worden ist.

Diese Summen, welche ebensowenig den Charakter von eigentlichen Betriebs-Ausgaben tragen, wie die Ausgaben für Frachtrabatte, müssen offenbar an den Brutto-Ausgaben in Abschlag kommen, um die reine Betriebs-Ausgabe darzustellen.

An der Brutto-Ausgabe ad . . . . . fl. 964,116. 15 kr.
gehen sonach ab:

1) der Wiedererlös aus altem Eisen mit . . .	fl. 39,547. 29 kr.	
2) Erlös aus verkauften Zmpressen mit . . .	„ 2,607. 46 „	
3) Rückerstattung vom Bau für Werkstätte-Arbeiten .	„ 67,055. 14 „	
4) Erlös für Gasabgabe an Drittere ꝛc. . . .	„ 16,140. 24 „	
5) Ueberschuß an Meilengeldern	„ 7,045. 5 „	
6) Frachtrabatte	„ 46,007. 21 „	
Zusammen . . .		fl. 178,403. 19 kr.

Verbleibt eine Netto-Ausgabe von . . . . . fl. 785,712. 56 kr.

Um das Verhältniß dieser Ausgabe zu der Einnahme richtig feststellen zu können, müssen selbstverständlich obige Posten auch an der Einnahme abgezogen werden.

An der Brutto-Einnahme ad . . . . . fl. 2,247,202. 6 kr.
gehen daher auch ab obige . . . . . „ 178,403. 19 „
ergiebt sich eine Netto-Einnahme von . . . . . fl. 2,068,798. 47 kr.

Digitized by Google

Diese Netto-Einnahme ad . . . . . fl. 2,068,798. 47 kr.
verglichen mit der Netto-Ausgabe von . . . . . „ 785,712. 56 „
ergiebt den gleichen Activrest von . . . . . fl. 1,283,085. 51 kr.
welcher durch die Jahres-Rechnung ausgewiesen und in Abtheilung 2 dieses Berichtes bereits angeführt worden ist.

Obige Netto-Ausgaben, beziehungsweise die eigentlichen Betriebskosten betragen aber von der obigen Netto-Einnahme nur

38,00 Procent.

Das Procentverhältniß der 3 Hauptpositionen der Ausgaben stellt sich wie folgt:

Cap. I.	Allgemeine Verwaltung	5,54 Procent
„ II.	Bahnverwaltung	26,58 „
„ III.	Transportverwaltung	67,88 „
	Zusammen . . .	100,00 Procent.

Die gesammten Betriebs-Ausgaben (d. i. nicht die oben berechneten Netto-Ausgaben) ergeben einen Durchschnitt von

fl. 6. 4 kr. pro Nutzmeile,

ein Ausgabesatz, der immerhin noch zu den Billigsten zählt, die auf den deutschen Eisenbahnen erzielt werden.

5. Finanz-Ergebniß.

Das Finanzergebniß im Ganzen, sowie auf die Nutzmeile, die Bahnmeile und den Tag berechnet, stellt sich pro 1860/61 wie folgt:

	Im Ganzen	per Nutzmeile.	per Bahnmeile.	per Tag.
Einnahme . .	fl. 2,247,202. 6 kr.	fl. 14. 9 kr.	fl. 112,360. 3 kr.	fl. 6,156. 42 kr.
Ausgabe . .	„ 964,116. 15 „	„ 6. 4 „	„ 48,205. 48 „	„ 2,641. 24 „
Reinertrag . .	fl. 1,283,085. 51 kr.	fl. 8. 5 kr.	fl. 64,154. 15 kr.	fl. 3,515. 18 kr.

Der Reinertrag des Betriebes

ad fl. 1,283,085. 51 kr.

repräsentirt von dem Actiencapitale nach seinem dermaligen Stande von 23,318 Actien à fl. 500. — kr. zu fl. 11,659,000. — kr. eine Rente von 11,005 Procent.

Von dem Reinertrag ad . . . . . fl. 1,283,085. 51 kr. = 11,005 Procent
sind nach Cap. IV. §. 1 und 2 der Jahresrechnung verwendet:

a.	für Zinsen des Actiencapitals	fl. 465,990. — kr.
b.	für Zinsen des Prioritätscapitals	„ 190,228. 45 „
c.	für Amortisation des Letzteren .	„ 21,900. — „
	Zusammen . . .	„ 678,118. 45 „ = 5,816 „
	Verbleibt ein verfügbarer Ueberschuß von . .	fl. 604,967. 6 kr. = 5,189 Procent.
	Zu übertragen . .	fl. 604,967. 6 kr. = 5,189 Procent.

Digitized by Google

Uebertrag . . fl. 604,967. 6 kr. = 5,189 Procent.

Nach den Bestimmungen über die Zinsengarantie des Staates vom Jahre 1843 (vergl. pag. 41 der Satzungen) soll 1 Procent vom Actien-Capitale in den Reservefond zur Erstattung eventueller Zinszuschüsse zurückgelegt werden mit fl. 116,590. — kr.

Würde nun die Generalversammlung eine Dividende von fl. 20. per Actie oder von 4 Procent vom Actien-Capitale feststellen mit . . . . . „ 466,360. — „

so ergäbe dies eine Summe von . . . „ 582,950. — „ = 5,000 „

und es verbliebe alsdann noch ein Rest von . . . fl. 22,017. 6 kr. = 0,189 Procent. welcher nach §. 75 der Satzungen zu behandeln wäre und daher wie in früheren Jahren theils zur weitern Dotirung des Erneuerungs-Reservefonds (vergl. folgenden Abschnitt Lit. B.), theils zu einer Schenkung an die Unterstützungs-Anstalten des Personals verwendet werden könnte.

6. Reservefonds.

a. Reservefond für eventuelle Zuschüsse des Staates.

Bestand des Reservefonds am 1. October 1860 . . . . . fl. 690,534. 26 kr.

Durch Beschluß der Generalversammlung vom 21. December 1860 wurden diesem Fond weiter überwiesen . . . . . „ 116,590. — „

Bestand pro 1860/61 . . . . . fl. 807,124. 26 kr.

Die Anlage dieses Reservefonds in verschiedenen Werthpapieren ist in der vorliegenden Jahresrechnung detaillirt nachgewiesen.

Die Zinsen dieses Fonds sind nach Vorschrift der Satzungen den Betriebs-Einnahmen zugefallen und sub. Cap. VI. der Jahresrechnung vereinnahmt worden.

b. Betriebsreservefond für Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel.

Der Stand dieses Fonds belief sich am 1. October 1860 auf . . . fl. 44,269. 58 kr.

Durch Beschluß der Generalversammlung vom 21. December 1860 wurden diesem Fond weiter überwiesen . . . . . „ 22,517. 21 „

Bestand pro 1860/61 . . . . . fl. 66,787. 19 kr.

Hierauf wurden angewiesen zur Entlastung der Betriebs-Ausgaben pro 1860/61 für unvorhergesehene Erneuerungs-Arbeiten . . . . . „ 50,000. — „

Verbleibt ein Rest von . . . . . fl. 16,787. 19 kr.

Wie wir bereits die Ehre hatten sub. Ziff. 4 dieses Berichtes „Ausgaben" des näheren zu erläutern, werden nunmehr die Erneuerungen der Bahn an Schwellen und Schienen, sowie des Transportmaterials an Achsen und Bandagen in den nächsten 3 bis 4 Jahren größere Proportionen annehmen und es dürfte daher an der Zeit sein, den Betriebs-Reserve- resp. Erneuerungsfond in einem Maaße zu dotiren, daß wir im Stande sein werden, die Kosten für diese Erneuerungen so wenig als möglich drückend zu machen.

Nachdem nun die Ausgabe des laufenden Jahres, wie oben nachgewiesen, ohnehin schon mit solchen Erneuerungskosten stark belastet ist, so dürfte es sich nicht rechtfertigen, noch eine weitere Quote des Activrestes außer der Rücklage in den Reservefond für Staatszuschüsse, für den Erneuerungsfond in Anspruch zu nehmen.

Digitized by Google

Erwägt man nun, daß der Reservefond für Zinszuschüsse sich dermalen schon auf fl. 807,124. 26 kr. beläuft und daß diese bedeutende Summe bei dem dermaligen Stande der Rente dem Staate eine mehr als genügende Sicherheit für eventuelle Zinszuschüsse darbietet; —

Erwägt man ferner, daß das Interesse der Gesellschaft eine weitere Verstärkung dieses Fonds jetzt nicht mehr erheischen dürfte, nachdem das Einlösungsrecht des Staates bis zum Jahre 1899 hinausgerückt wird, demzufolge das Ende der Garantiezeit im Jahre 1874 mit dem Einlösungs-Termin nicht mehr zusammenfällt und das Motiv der Gesellschaft, durch diesen Reservefond resp. die seiner Zeit stattfindende Vertheilung desselben unter die Actionäre, die Actien bis zum Termin der Einlösung im Werthe zu erhalten, in Wegfall kommt, so wird man die Zuwendung dieses einen Procentes an den Erneuerungsfond von Seite des Staates unbedenklich, mit Hinblick auf die Instandhaltung der Bahn und die Sicherheit des Dienstes aber geradezu nützlich, im Interesse der Gesellschaft dagegen geboten erachten müssen.

Der Verwaltungsrath hat daher, von den vorerwähnten Gründen geleitet, an die Königl. Staatsregierung das Ansuchen gestellt, geneigtest gestatten zu wollen:

„Daß das eine Procent von fl. 116,590., welches nach den Garantie-Bestimmungen pro 1860/61 „dem Reservefond für Zinszuschüsse zufließen soll, zur Dotirung des Erneuerungsfonds des Oberbaues und „der Transportmittel verwendet werden dürfe."

7. Fahrdienst und Transport-Mittel.

Der Fahrdienst ist auch im Jahre 1860/61 ohne wesentliche Störung ausgeführt worden. Um den Anforderungen des directen Dienstes nach Thunlichkeit entsprechen und gleichzeitig den vollberechtigten Interessen des so überaus lebhaften inneren Verkehres unserer Linien die gebührende Rücksicht zuwenden zu können, waren wir in die Nothwendigkeit versetzt, für den Winter-, wie für den Sommerdienst 4 durchgehende Züge auf der Hauptlinie beizubehalten und haben wir außerdem während des Sommerdienstes auf den belebtesten Strecken unserer Linien durch Localzüge den Bedürfnissen des Personenverkehres alle Rechnung getragen.

Leider waren auch in diesem Jahre die Verspätungen unserer Züge, größtentheils veranlaßt durch den directen Dienst mit unseren Nachbarbahnen, nicht ganz zu vermeiden, obwohl alle Anstrengungen gemacht worden sind, die Ursachen dieser Verzögerungen nach Möglichkeit zu beseitigen, und wir dürfen nicht unterlassen, zu erwähnen, daß wir in diesem Streben von unseren Nachbarbahnen kräftigst unterstützt worden sind.

Im Ganzen wurden 163810,15 Locomotivmeilen zurückgelegt, wovon 9737,88 Meilen durch Maschinen der Maximiliansbahn gegen Vergütung gefahren worden sind.

Es entfallen sonach 154072,27 Meilen auf die 41 Locomotiven der Ludwigsbahn und zwar auf 17 Personen- und 24 Güterma schinen.

Auf jede Maschine kommen im Durchschnitt 3758 Meilen. Diejenige Maschine, welche am meisten im Dienst war, legte 6277 Meilen zurück. Die Leistungen der einzelnen Maschinen und deren Materialverbrauch sind aus der Beilage Lit. P. zu entnehmen.

Der Transportdienst wurde ausgeführt durch 95 Personenwagen mit circa 3000 Sitzplätzen und 1451 Lastwagen verschiedener Gattung, mit einer Gesammt-Ladfähigkeit von 176,120 Centnern.

Mit diesen Wagen wurden im Ganzen zurückgelegt 5,373,940 Achsmeilen, wovon 3,931,014 Achsmeilen auf eigene Bahn und 1,442,926 auf fremde Bahnen treffen. Hievon entfallen auf

Personenwagen	1,182,959 Achsmeilen.
Güter- und Kohlenwagen	4,190,981 „
zusammen . .	5,373,940 Achsmeilen.

Digitized by Google

Im Durchschnitt hat zurückgelegt:

jeder Personenwagen	6226	Meilen.
„ Güter- und Kohlenwagen	1444	„
„ Wagen im Ganzen	1738	„

Eingetragen haben im Durchschnitt pro Achsmeile:

jeder Personenwagen	25,49	kr.
„ Güter- und Kohlenwagen	21,11	„
„ Wagen im Ganzen	22,08	„

Eingetragen hat im Durchschnitt per Tag:

jeder Personenwagen	fl. 14. 29	kr.
„ Güter- und Kohlenwagen	„ 2. 47	„
„ Wagen im Ganzen	„ 3. 30	„

Die gesammte, im abgelaufenen Dienstjahre beförderte Last an Transporten von Personen, Gütern, Kohlen, Gepäck, Thieren, Regietransporten ꝛc. beträgt beiläufig 16½ Millionen Centner.

Die Kosten für Instandhaltung des Fahrmaterials betragen:

für die Locomotiven	fl. 58,436. 38	kr.
„ „ Personenwagen	„ 14,985. 40	„
„ „ Güterwagen	„ 15,047. 48	„
„ „ Kohlenwagen	„ 43,574. 43	„

Die Reparatur der Locomotiven betragen per Locomotiv-Meile 21,404 kr.

Die Reparatur der Wagen per Achsmeile 0,821 kr.

Die in den Werkstätten ausgeführten Reparaturen der Locomotiven bestanden aus nachstehenden Arbeiten:

a. An 4 Maschinen wurden die Dampfkessel mit neuen kupfernen Feuerbüchsen versehen.

b. An 5 Maschinen sind die Dampfkessel durch Einziehen neuer eiserner Kesselplatten verstärkt und die Construction verbessert worden.

c. Zur Versteifung der Kessel wurden 1950 Stück neue kupferne Stehbolzen eingezogen.

d. An 5 Maschinen wurden neue Rauchkammern hergestellt, die Kessel neu mit Blech verkleidet und 2 neue Kamine aufgesetzt.

e. In die Kessel sind 350 neue schmiedeeiserne Siedröhren eingezogen und 1100 alte Siedröhren angestückt und wieder verwendet worden.

f. An 8 Maschinen wurden an die Stelle der Pumpen Giffard'sche Apparate zum Speisen der Kessel angebracht.

g. Allgemeine Reparaturen, als Erneuerung der Regulatoren, Ventile, Einströmungsröhren, Speisungs-Einrichtungen ꝛc. kamen an allen Kesseln mehr oder weniger vor, desgleichen wurden an mehreren Maschinen die Pufferstellungen geändert, verschiedene Bewegungstheile ausgewechselt, Tragfedern erneuert und wurden 12 Locomotiven neu lackirt.

h. An den Locomotiven- und Tender-Rädern wurden im Ganzen 162 neue Bandagen aufgezogen.

Die Arbeiten an den Wagen waren hauptsächlich folgende:

An 17 Personenwagen I. und II. Classe wurden die Polsterungen neu gemacht, die Sitze zum Theil neu bezogen und die Vorhänge ersetzt.

41 Personenwagen wurden frisch lackirt.

1 offener III. Classe-Wagen wurde mit Fenstern versehen und 11 weitere Wagen zu dieser Abänderung in Arbeit genommen.

10 gedeckte Güterwagen erhielten neue Bedachung.

Digitized by Google

10 offene Güterwagen wurden zu Bremswagen umgearbeitet.

50 Coaks-Wagen wurden von 80 Centner Tragkraft zu 100 Centner Tragkraft umgebaut und mit neuen Puffern, Zughaken, Nothketten und Schraubenkuppelungen versehen, desgleichen 25 weitere Wagen in Angriff genommen.

Außerdem wurde an circa 90 verschiedenen Wagen die Puffer- und Zughaken-Stellung nach dem neuen deutschen System abgeändert und dabei neue Puffer, Zughaken, Nothketten und Schraubenkuppelungen in Anwendung gebracht.

An den Personen- und Güterwagen wurden zusammen 73 Stück Achsen schadhaft befunden und durch neue ersetzt, ebenso wurden 152 Räder mit neuen Bandagen versehen.

An den Kohlenwagen wurden 223 neue Wagenachsen gegen die alten, schadhaften, ausgewechselt; desgleichen erhielten 807 Räder neue Bandagen.

Die allgemeinen Reparaturen, als Ergänzen von Federn, Ersetzen der Achsenlager, Abdrehen der Räder, Ausbessern der schadhaften Holztheile, Erneuerung des Anstriches, Wiederherstellung sämmtlicher schadhaften Eisentheile, wurden in den Werkstätten Ludwigshafen und Kaiserslautern ununterbrochen besorgt, so daß das Fahrmaterial in ständig brauchbarem Stande erhalten blieb.

Die Material- und Werkstätte-Rechnungen enthalten die nähere Nachweisung über alle diese und andere in unseren Werkstätten ausgeführten Reparaturen und Arbeiten; ebenso die genaue Nachweisung über Anschaffung und Verbrauch von Brennmaterial, Metallen, Hölzern, Fetten und sonstigen Materialien.

Auch in diesem Jahre haben wir, Dank der Vorsehung, keinen Unfall an Leben und Gesundheit der Reisenden zu beklagen.

Bei den Güter- und Kohlenzügen sind 5 Achsbrüche vorgekommen, welche jedoch, von dem betreffenden Personale rechtzeitig entdeckt, keine weiteren Störungen zur Folge hatten. Ein Unfall ernstlicher Art ist indeß am 2. Februar d. J. dem Hessischen Personenzuge Nro. 9 des Fahrplanes auf der Strecke zwischen Oggersheim und Frankenthal zugestoßen, indem, wie wir glauben, durch einen Bruch der Kuppelstange zwischen Maschine und Tender die Entgleisung des Zuges veranlaßt und in Folge dessen der Tod des Heizers und die Beschädigung der Wagen herbeigeführt worden ist, ohne daß jedoch von den Reisenden Jemand verletzt worden wäre. Nachdem die über diesen Unfall sofort eingeleitete gerichtliche Untersuchung nicht ergeben hatte, daß irgend einem Theile eine vertretbare Schuld an dem Unfalle zugemessen werden konnte, so mußten die entstandenen Reparaturkosten nach Maaßgabe des zwischen der Hessischen und Pfälzischen Verwaltung bestehenden Vertrages getheilt werden und haben wir nur beizufügen, daß wir für unseren Antheil durch die Versicherung vollständig gedeckt worden sind.

Außerdem haben wir zu bedauern, daß ein Bahnwart, welcher die Ankunft des Kohlenzuges an seinem Posten, wahrscheinlich wegen Schlafens, nicht rechtzeitig gehört, schlaftrunken aus seinem Häuschen stürzte, von der Locomotive erfaßt und sofort getödtet wurde. Die Akten sind sofort der Gerichtsbehörde übergeben worden.

Endlich ist ein dem Trunke ergebenes Individuum zwischen Neustadt und Haßloch vom Kohlenzuge Nro. 41 überfahren worden und hat die gerichtliche Untersuchung ergeben, daß hier eine selbstmörderische Absicht vorgelegen, welche wegen der herrschenden Dunkelheit nicht entdeckt und verhindert werden konnte.

Wir haben auch in diesem Jahre durch strengste Handhabung der Bahnpolizei dahin gestrebt, alle Unglücksfälle nach Thunlichkeit fern zu halten.

8. Personal.

Wir halten es für Pflicht, unserem Personal, welches durch die im Laufe dieses Jahres vorkommenden neuen Verkehrs- und Betriebs-Einrichtungen, sowie durch den namhaft vermehrten Dienst sehr in Anspruch genommen war, unsere volle Anerkennung seiner tüchtigen Leistungen auszusprechen.

Digitized by Google

Die Pensions- und Unterstützungscasse des Personals zeigt folgenden Abschluß:

Bestand am 1. October 1860/61			fl. 119,668. 55 kr.
Einnahme pro 1860/61:			
1) Beitrag der Gesellschaft	fl. 10,000. — kr.		
2) Beiträge des Personals	„ 9,619. 51 „		
3) Zinsen	„ 8,039. 45 „		
4) Strafen	„ 341. 32 „		
5) Diverse Einnahmen	„ 468. 37 „		
Zusammen		„	28,469. 45 „
Gesammt-Einnahmen			fl. 148,138. 40 kr.
Ausgaben pro 1860/61:			
1) Pensionen	fl. 5,023. 56 kr.		
2) Unterstützungen	„ 840. — „		
3) Diverse Ausgaben	„ 661. 15 „		
Zusammen		„	6,525. 11 „
Bleibt Activrest			fl. 141,613. 29 kr.,

welcher auf das nächste Jahr übertragen ist.

Der Sterbecassaverein der Angestellten hat auch in diesem Jahre wiederum für 13 verstorbene Angestellte an deren Relikten 13 Beiträge à fl. 200 mit fl. 2600 hinausbezahlt und hat das Personal pro 1860/61 an Beiträgen für die Pensions- und Sterbecasse die beträchtliche Summe von fl. 12,219. 51 kr. aus eigenen Mitteln entrichtet.

Ueberdies ist im Laufe dieses Jahres von der für diese Unterstützungsanstalten statutenmäßig gewählten Commission der Beschluß auf Erhöhung der Beiträge der Mitglieder nach billigen Grundsätzen gefaßt, dieser Beschluß jedoch bis Heute von der Königl. Staatsregierung noch nicht genehmigt worden.

Um den bezüglichen Fond derartig zu verstärken, daß derselbe in künftigen Tagen den ihm obliegenden Verbindlichkeiten gewachsen bleiben wird, müssen wir für dieses Jahr und für die Folge, im Vertrauen auf die bewährte Liberalität der verehrlichen Generalversammlung, die geneigte Ueberweisung eines Zuschusses an die Unterstützungsanstalten des Personals aus dem Einnahmereste aufs Angelegentlichste befürworten.

Ludwigshafen, den 27. November 1861.

Jaeger.

Digitized by Google

Betriebs-Eröffnung im Jahre 1850.

n= ag i zen.		Auf eine Bahnmeile kommt						Auf eine Nutzmeile kommt						Die Ausgabe beträgt von der Brutto-Einnahme nach Procenten	Der Reinertrag beträgt vom Actien-Capital nach Procenten	Zinsen und Dividenden wurden auf die Actien bezahlt nach Procenten	Der Reservefond für eventuelle Zinszuschüsse betrug am Jahresschlusse		Der Erneuerungs-Reservefond betrug am Jahresschlusse.	
		Einnahme.		Ausgabe.		Rein-Ertrag.		Einnahme.		Ausgabe.		Rein-Ertrag.								
	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.				fl.	kr.	fl.	kr.
1	58	36760	36	14979	37	21780	58	11	2	4	30	6	32	40,74	3,51	4	—	—	—	—
0	58	43621	40	15025	57	28595	43	11	2	3	47	7	14	34,44	4,65	4	—	—	—	—
8	—	69946	18	22324	42	48328	42	12	—	3	41	8	16	30,90	6,83	5 3/5	9994	26	—	—
7	44	76726	2	26720	12	50005	48	13	32	4	42	8	48	34,82	9,07	7	112084	26	—	—
2	7	98080	12	31537	58	66542	14	15	27	4	58	10	30	32,15	11,00	9	224174	26	—	—
8	48	102955	49	34337	6	69454	34	15	43	5	9	10	36	33,35	11,03	9	340764	26	—	—
4	12	115349	12	36587	15	78844	21	17	16	5	28	11	48	31,71	12,92	10	457354	26	12169	12
5	25	120473	57	41256	11	79217	47	17	26	5	56	11	30	34,24	13,59	11	573944	26	26429	37
1	21	114125	30	41648	54	72476	34	15	56	5	48	10	8	36,49	12,43	9 3/5	690534	26	44269	58
2	51	113786	3	43822	21	69963	26	14	52	5	44	9	8	38,51	12,00	9	807124	26	66787	20
5	51	112360	3	48205	48	64154	15	14	9	6	4	8	5	38,00	11,005	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Beilage Lit. A.

Bau-Rechnung

der

Pfälzischen Ludwigsbahn

pro 186061.

Digitized by Google

1859/60 und retro schon verrechnete Beträge.		Einnahme.
Gulden.	kr.	
11662200	—	II. Actien-Capital
306737	3	III. Zinsen von angelegten Capitalien
1185	35	IV. Verzugszinsen vom Actien-Capital
141609	17	V. Erlös aus verkauften Grundstücken
2605	28	VII. Agio auf Wechsel und Geld
10614	52	VIII. Unvorhergesehene Einnahmen
63	—	IX. Umschreibgebühr auf Actien
7762	38	X. Stückzinsen auf volleinbezahlte Interimsscheine
3200000	—	XI. 5% Prioritäts-Anlehen
82856	10	XII. Rückvergütung vom Betrieb
941477	30	XIII. Agio auf Actien
800000	—	XIV. 4½ % Prioritäts-Anlehen
—	—	XV. 4% Prioritäts-Anlehen
17157111	33	Summa der Einnahmen pro 1860/61
		„ „ „ der Vorjahre
		„ aller Einnahmen

Digitized by Google

Eingegangene Beträge pro 1860/61.				Bemerkungen.	Eingegangene Beträge bis 30. Septr. 1861.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		—	—		11662200	—
		—	—		306737	3
		—	—		1185	35
		6523	18		148132	35
		—	—		2605	28
		—	—		10614	52
		—	—		63	—
		—	—		7762	38
		—	—		3200000	—
		—	—		82856	10
		—	—		941477	30
		—	—		800000	—
		600000	—		600000	—
		606523	18		17763634	51
		17157111	33			
		17763634	51			

Digitized by Google

1859/60 und retro schon verrechnete Beträge.		A. Ausgaben.
Gulden.	kr.	
47915	27	Ausgaben 1838/44
539	19	Generalversammlung
21394	26	Verwaltungsrath
60918	45	Direction
63076	23	Erhebekosten für Einzahlungen
1197127	29	Verzinsung des Actien-Capitals
3564	—	Steuern und Umlagen
1038	17	Zinsen von Cautionen
7983	42	Remisen von Auszahlungen
1938	05	Kosten beim Wiederverkauf von Grundstücken
82024	30	Disconto auf Wechsel, Verlust auf Obligationen
2170	44	Feuerassekuranz auf Häuser und Möbel
198	49	Zinsen des Pensions-Capitals
58714	55	Kosten auf Prioritäts-Anlehen
18315	56	Stückzinsen auf 5% Prioritäts-Anlehen
17086	4	Zinsen von 5% bayer. Obligationen
1999	45	Unvorgesehene Ausgaben der Direction
26250	—	Zinsen von 5% Prioritäts-Obligationen
29666	40	Zinsen auf fl. 800,000 von königl. Kreis-Casse
1641923	16	Summa der Ausgaben A. pro 1860/61
		„ „ „ A. der Vorjahre
		„ aller Ausgaben A.

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1860/61.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1861.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		—	—	. . . . .	47915	27
		—	—	. . . . .	539	19
		—	—	. . . . .	21394	26
		—	–	. . . . .	60918	45
		—	—	. . . . .	63076	23
		—	—	. . . . .	1197127	29
		—	—	. . . . .	3564	—
		—	—	. . . . .	1038	17
		—	—	. . . . .	7983	42
		8	48	. . . . .	1946	53
		—	—	. . . . .	82024	30
		—	—	. . . . .	2170	44
		—	—	. . . . .	198	49
		10982	24	. . . . .	69697	19
		—	—	. . . . .	18315	56
		—	—	. . . . .	17086	4
		—	—	. . . . .	1999	45
		—	—	. . . . .	26250	—
		—	—	. . . . .	29666	40
		10991	12	. . . . .	1652914	28
		1641923	16			
		1652914	28			

Digitized by Google

1859.60 und retro schon verrechnete Beträge. Gulden.	kr.	Abschnitt I. B. Bau-Ausgaben.		
185852	14	**Technische Direction**		
1999441	57	**Grundankauf**		
		Erdbaukosten der eigentlichen Bahn:		
		1757015	26	Erd- und Planirarbeiten
		695886	59	Tunnels
		750629	40	Brücken, Durchlässe, Viaducte ꝛc.
		753506	17	Unterbau
		2566465	24	Oberbau
		59928	25	Straßen- und Wegübergänge
		93157	6	Bahnwartswohnungen, Wachthäuser
		4838	23	Einfriedigung der Bahn
		3951	31	Eintheilung und Absteinung des Bahnterrains
		2474	12	Bachcorrectionen
		24951	6	Verschiedene gemeinsame Baukosten
6712794	29			
		Anlage der Bahnhöfe:		
		68129	26	Pflästerungsarbeiten, Weganlagen ꝛc. ꝛc.
		8093	34	Abzugscanäle, Senkgruben
		160176	4	Ausweichvorrichtungen, Drehscheiben
		25521	44	Wasserreservoirs, Pumpen, hydraulische Krahnen
		871652	34	Dienstgebäude und deren Einrichtung
		23280	4	Bahnhofs-Einfriedigung
		140209	9	Verschiedene gemeinsame Arbeiten
1297062	35			
135240	17	**Einrichtung der Werkstätte**		
55731	8	**Allgemeiner Reservefond für unvorgesehene Bauausgaben**		
22126	41	**Electrischer Telegraph, Signallaternen u. s. w.**		
10095	46	**Thurmuhren und sonstige Vorrichtungen**		
5424	5	**Provisorische Bahneinrichtung**		
2581	42	**Herstellung einer Zollverbindungsbahn**		
10426350	54	Transport		

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1860/61.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1861.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
—	—	—	—		185852	14
—	—	155	—		1999596	57
—	—				1757015	26
—	—				695886	59
—	—				750629	40
—	—				753506	17
—	—				2566465	24
—	—				59928	25
—	—				93157	6
—	—				4838	23
—	—				3941	31
—	—				2474	12
—	—				24951	6
		—	—			
102	37				68232	3
—	—				8093	34
1924	45				162100	49
—	—				25521	44
7605	59				879258	33
89	31				23369	35
749	54				140959	3
		10472	46			
		1488	57		136729	14
		100	—		55831	8
		742	58		22869	39
		—	—		10095	46
		—	—		5424	5
		—	—		2581	42
		12959	41		10439310	35

Digitized by Google

Abschnitt I.

B. Bau-Ausgaben.

1859/60 und retro schon verrechnete Beträge. Gulden.	kr.	
10426350	54	. . . . . Transport . . . . .
54000	26	Einrichtung der Gasbeleuchtung . . . . .
94	9	Erbauung von Coaksöfen . . . . .
26434	4	Sicherheitsschienen und Stühle . . . . .
698	32	Beschießung von Ludwigshafen . . . . .
25765	13	Verlust auf bad. 3½ Industrie-Obligationen . . . . .
90820	57	Directorial-Gebäude . . . . .
1970252	21	Anlegung des zweiten Schienen-Geleises . . . . .
2144	58	Gemeinschaftliche Rechnung der Bahn und Stadt Speyer . . . . .
12596561	34	Summa der Ausgaben, Abschnitt I. pro 1860/61 . . . . .
		„ „ „ der Vorjahre . . . . .
		„ aller Ausgaben B. Abschnitt I. . . . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1860/61.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1861.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		12959	41		10439310	35
		5216	34		59217	—
		—	—		94	9
		—	—		26434	4
		—	—		698	32
		—	—		25765	13
		—	—		90820	57
		71500	39		2041753	—
		—	—		2144	58
		89676	54		12686238	28
		12596561	34			
		12686238	28			

Digitized by Google

1859 60 und retro schon verrechnete Beträge.		Abschnitt II. B. Bau-Ausgaben.
Gulden.	kr.	
2791078	58	Anschaffung der Fahrapparate . . . . .
73891	10	Betriebseinrichtung . . . . .
2864970	8	Summa der Ausgaben, Abschnitt II. B. pro 1860/61 . . . . .
		„ „ „ der Vorjahre . . . . .
		„ aller Ausgaben II. B. . . . .
		Summa der Ausgaben, Abschnitt I. A. . . . .
		„ „ „ „ I. B. . . . .
		„ „ „ „ II. B. . . . .
		Summa aller Ausgaben bis 30. September 1861 . . .

Digitized by Google

Ausbezahlte Beträge pro 1860/61.				Bemerkungen.	Ausgaben bis 30. Septbr. 1861.	
Partial.		Total.				
Gulden.	kr.	Gulden.	kr.		Gulden.	kr.
		452625	46	. . . . .	3243704	44
		1262	38	. . . . .	75153	48
		453888	24	. . . . .	3318858	32
		2864970	8			
		3318858	32			
		1652914	28			
		12686238	28			
		3318858	32			
		17658011	28			
				Abgleichung:		
				Summa aller Einnahmen . .	17763634	51
				„ „ Ausgaben . . .	17658011	28
				Activ-Rest . . .	105623	23

Digitized by Google

Beilage Lit. B.

Betriebs-Rechnung

pro **1860/61.**

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.	Eingegangene Beträge pro 1860/61.			
	Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Betriebs-Einnahmen:				
Fahrtaxen:				
954690 Personen 460253. 19				
43712 Ctr. 64 Pfd. Gepäck . . . 20310. 40				
Lagergebühren 39. 11				
	480603	10		
34 Stück Equipagen	153	02		
74395 Stück Vieh	15879	32		
5615185 Ctr. 29 Pfd. Frachtgüter	602087	34		
7707900 Ctr. Steinkohlen und Coaks	872139	38		
Postwagen	6000	—		
			1976862	56
Miethertrag von Wohnungen	—	—	3452	—
Pachtertrag von Grundstücken und Lagerplätzen:				
Erlös aus Gräsereien	699	07		
„ „ verpachteten Ackerstücken	355	30		
„ „ Lagerplätzen	15614	18		
			16668	55
Erlös von veräußerten Mobilien	—	—	39547	29
Zufällige Einnahmen:				
Revisions-Nachzahlungen	—	—		
Erlös von verkauften Impressen	2607	46		
Rückerstattung für Werkstätte-Arbeiten und Material-Abgabe .	67055	14		
Vergütung von Eisenbahngesellschaften für die Benutzung von Locomotiven und Wagen	62376	44		
Verschiedene Einnahmen	16140	24		
			148180	08
Zinsen der Bestände	—	—	62490	38
Summa der Einnahmen . . .	—	—	2247202	06

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.	Ausgaben pro 1860/61.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Betriebs-Ausgaben.						
Allgemeine Verwaltung.						
§. 1. Generalversammlung, Verwaltungsrath, Ausschuß	—	—	7402	38		
§. 2. Direction.						
Tit. 1. Besoldungen und Functionsbezüge .	23298	14				
„ 2. Miethzins für Bureaulokale .	—	—				
„ 3. Unterhaltung und Ergänzung des Directorial-Inventars	89	06				
„ 4. Bedürfnisse aller Art, als: Porti, Schreib- und Zeichnenmaterial, Beheitzung, Beleuchtung ꝛc.	1544	58				
„ 5. Druck- und Buchbinderlöhne, Inserate .	1634	24				
§. 3. Besondere Ausgaben.			26566	42		
Tit. 1. Kosten des Geldverkehrs mit Banquiers	15226	45				
„ 2. Zinsen von Dienstcautionen . .	728	21				
„ 3. Gerichts- und Beeidigungskosten . .	171	14				
„ 4. Prämien des Personals . . .	1027	30				
„ 5. Unvorgesehene Ausgaben . . .	2281	05				
			19434	55		
					53404	15
Bahn-Verwaltung.						
§. 1. Besoldung und Functionsbezüge.						
Tit. 1. Abtheilungs-Ingenieure, Bahnmeister, Telegraph-Aufseher	10126	40				
„ 2. Bahnhofverwalter, Aufseher und Portiers	11257	—				
„ 3. Bahn- und Weichenwärter, Vorarbeiter, Ersatzmänner	81988	45				
„ 4. Nachtwache zum Schutze der Bahnhöfe	945	40				
			104318	05		
§. 2. Uniformirung des Personals . . .	—	—	6403	58		
Transport . . .	—	—	110722	03	53404	15

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.	Ausgaben pro 1860/61.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Transport . . .	—	—	110722	03	53404	15
§. 3. **Unterhaltung der Bahn und Zubehör.**						
Tit. 1. Löhne	14574	56				
„ 2. Löhne und Steine zur Unterhaltung des Bahnkörpers, von Kunstbauten, Drehscheiben ꝛc.	19347	45				
„ 3. Materialien und Geräthschaften . .	1249	04				
„ 4. Dienstgebäude	15344	05				
„ 5. Telegraph	949	51	51465	41		
§. 4. **Erneuerung des Oberbaues** . . .	—	—	75550	39		
§. 5. **Außerordentliche Bau-Ausgaben** . .	—	—	—	—		
§. 6. **Ergänzung und Unterhaltung des Inventars exclus. Werkstätte.**						
Tit. 1. Anschaffungen	1454	23				
„ 2. Reparaturen	1589	50	3044	13		
§. 7. **Besondere Ausgaben.**						
Tit. 1. Steuern und Umlagen . . .	8846	18				
„ 2. Feuerversicherung der Gebäude . .	361	20				
„ 3. Gasbeleuchtung	3020	18				
„ 4. Prämien der Bahnwärter . . .	40	—				
„ 5. Kosten auf Verpachtung von Grundstücken ꝛc.	1	—				
„ 6. Kulturkosten	903	58				
„ 7. Sonstige besondere Ausgaben . .	2299	32	15472	26		
Transport-Verwaltung.					256255	02
§. 1. **Besoldungen und Functionsbezüge.**						
Tit. 1. Güter- und Personen-Expedition, Material-Verwaltung ꝛc.	32191	03				
„ 2. Werkstätte-Personal . . .	8221	50				
„ 3. Locomotivführer	17014	57				
„ 4. Locomotivführer-Lehrlinge . . .	1150	-				
Transport . . .	58577	50	—	—	309659	17

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.

Ausgaben pro 1860/61.						
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Transport	58577	50	—	—	309659	17
Tit. 5. Heitzer	10180	57				
„ 6. Zugführer	10184	22				
„ 7. Conducteure	5620	43				
„ 8. Wagenaufseher, Wagenwärter, Bremser	16893	54				
„ 9. Fahrdiäten	22405	37				
„ 10. Uebernachtgebühren	10113	21				
„ 11. Umzugsgebühren	47	30				
„ 12. Gratification für Ersparung von Coaks und Schmiermaterialien	2797	30	136821	44		
§. 2. **Uniformirung des Personals**	—	—	6439	11		
§. 3. **Löhne der Arbeiter.**						
Tit. 1. Für Transportdienst und Bahnhöfe	38645	33				
„ 2. „ Werkstätte	85829	35	124475	08		
§. 4. **Kosten für Material und Reservestücke.**						
Tit. 1. Brennmaterial	73073	49				
„ 2. Metallwaaren	34853	43				
„ 3. Holzwaaren	20335	32				
„ 4. Fettwaaren	36785	39				
„ 5. Sonstige Materialien	28285	28				
„ 6. Reservestücke für Locomotive	20681	02				
„ 7. nämliche für Transportwagen	74487	41				
„ 8. Sonstige Reservestücke	—	—	288502	54		
§. 5. **Kosten auf außerordentliche Reparaturen an Locomotiven und Tendern**	—	—	668	13		
§. 6. **Kosten auf außerordentliche Reparaturen an Transportwagen**	—	—	526	08		
§. 7. **Erneuerung der Locomotive und Tender**	—	—	—	—		
§. 8. **Erneuerung der Transportwagen**	—	—	—	—		
Transport	—	—	557433	18	309659	17

Digitized by Google

C. Betriebs-Rechnung.	Ausgaben pro 1860/61.					
			Partial.		Total.	
	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.	Gulden.	kr.
Transport . . .	—	—	557433	18	309659	17
§. 9. **Ergänzung und Erneuerung des Inventars** .	—	—	976	40		
§. 10. **Versicherung des Fahrmaterials, der Zahnzüge, der Waaren in den Güterschuppen, Drehscheiben, Schiebbühnen, Brückenwaagen ect.** .	—	—	7981	45		
§. 11. **Besondere Ausgaben.**						
Tit. 1. Druckſachen, Inserate, Buchbinderlohn, Schreibmaterialien	17602	27				
„ 2. Vergütung von Meilengeldern für fremde Locomotive und Wagen . . .	55331	39				
„ 3. Vergütung an die heſſiſche Ludwigsbahn für Benützung der heſſiſchen Bahnſtrecke von der bayeriſchen Grenze bis Worms	5107	03				
„ 3½. Vergütung an die königl. Saarbrücker Staatseiſenbahn für Antheil der Betriebskoſten auf der Station Neunkirchen .	13307	29				
„ 4. Schadenerſatz und Reſtitutionen aller Art	46007	29				
„ 5. Prämien des Perſonals . . .	50	—				
„ 6. Sonſtige unvorgeſehene Ausgaben . .	659	08				
			138065	15	704456	58
Verzinſung und Amortiſation.						
§. 1. **Verzinſung des Haupt-Capitals.**						
Tit. 1. Actien-Capital	465990	—				
„ 2. 5 % Prioritäts-Capital . .	154577	30				
„ 3. 4½ % „ „ . . .	35651	15				
			656218	45		
§. 2. **Amortiſation.**						
Tit. 1. Amortiſation der 5 % Prioritäts-Obligationen			21900	—		
					678118	45
Abgleichung:					1692235	—
Summa aller Einnahmen . .	2247202	06	—	—	—	—
„ „ Ausgaben . .	1692235	—	—	—	—	—
Activ-Reſt . . .	554967	06	—	—	—	—

Digitized by Google

Beilage Lit. C.

Zusammenstellung

der

Haupt-Ergebnisse des Betriebes

der Pfälzischen Ludwigsbahn,

für das Rechnungsjahr 1860/61.

Digitized by Google

I. Allgemeine Ergebnisse.

1)	Bahnlängen:		
	1. Hauptlinie von der preuß. Grenze bei Berbach über Ludwigshafen bis Worms	17,29	
	2. Zweiglinien		
	a. Schifferstadt bis Speyer	1,23	
	b. Homburg bis Zweibrücken	1,48	
	Total		20,00 Meilen.
2)	Betriebszeit vom 1. October 1860 bis 30. September 1861	365 Tage	
3)	a. Zurückgelegte Locomotiv-Meilen		
	a) mit Personenzügen	84452,43	
	b) mit Güter- und Kohlenzügen	79357,72	
	Zusammen . .		163,810,15
3)	b. Zurückgelegte Nutzmeilen		
	a) mit Personenzügen	83965,23	
	b) mit Güter- und Kohlenzügen	74814,04	
	Zusammen . .		158779,27
4)	Brutto-Einnahme	fl. 2,247,202. 6 kr.	
5)	Brutto-Ausgaben . . . fl. 1,014,116. 15 kr.		
	Hievon ab die Ueberweisung an den Betriebs-Reserve-Fond, laut Verwaltungsrathbeschluß vom 11. November c. . . . . fl. 50,000. — kr.		
	Bleibt Netto-Ausgaben . . .	fl. 964,116. 15 kr.	
6)	Aktiv-Rest		fl. 1,283,085. 51 kr.
	NB. Der Rest vom vorigen Jahre ad fl. 32,517. 22 kr. wurde mit fl. 10,000 dem Pensions- und Unterstützungs-Fond der Angestellten und mit fl. 22,517. 22 kr. dem Betriebs-Reservefond nach §. 75 der Satzungen überwiesen.		
7)	Die Betriebsausgaben betragen von der Brutto-Einnahme	42,80 Procent.	
8)	Der Reinertrag beläuft sich per Bahnmeile auf . .		fl. 64,154. 15 kr.
9)	Der Reinertrag beläuft sich per Nutzmeile auf . .		fl. 8. 5 kr.

Digitized by Google

10) Das Actien-Capital, bestehend aus:
17,018 Stamm-Actien älterer Emission und
6,300 „ neuerer Emission, somit aus

23,318 Stamm-Actien im Werthe von fl. 500. per Stück			fl. 11,659,000. — kr.
hat einen Reinertrag geliefert von	fl. 1,283,085. 51 kr.		
oder von			11,005 Procent.
Nach Cap. IV. §. 1 der Jahresrechnung wurden hievon verwendet für Zinsen:			
a) des Actien-Capitals . .	fl. 465,990. — kr.		
b) des Prioritätscapitals zu 5% .	„ 154,577. 30 „		
c) des Prioritätscapitals zu 4½%	„ 35,651. 15 „		
d) für Amortisation des Prioritätscapitals	„ 21,900. — „		
Zusammen		fl. 678,118. 45 kr.	
oder vom Actiencapital			5,816 Procent
Verbleibt ein Ueberschuß von		fl. 604,967. 6 kr.	
oder vom Actiencapital			5,189 „
wie oben . .			11,005 Procent.
Nach §. 75 der Satzungen und Ziffer 1 der Concessionsbedingungen vom Jahre 1843 ist 1 Procent in den Reservefond zurückzulegen mit		fl. 116,590. — kr.	
Der Rest ad		fl. 488,377. 6 kr.	
verbleibt als verfügbarer Ueberschuß.			
Die Verwendung des Reinertrages vom Betriebe ad .		fl. 1,283,085. 51 kr.	
oder vom Actiencapitale			11,005 Procent.
resumirt sich folgendermaßen:			
1. Zinsen und Amortisation		fl. 678,118. 45 kr.	
oder vom Aktiencapital			5,816 Procent.
2. Reservefond		„ 116,590. — „	
oder vom Actiencapital			1,000 „
3. Ueberschuß		„ 488,377. 6 „	
oder vom Actiencapital			4,189 „
Summa gleich oben . . .		fl. 1,283,085. 51 kr.	
oder vom Actiencapital . . .			11,005 Procent.

II. Einnahme.

11) Die Brutto-Einnahme zerfällt in folgende Posten:
Cap. I. Fahrtaxen:

1) Personen	fl. 460,253. 19 kr.	
2) Reisegepäck	„ 20,349. 51 „	
3) Equipagen	„ 153. 2 „	
Zu übertragen . . .	fl. 480,756. 12 kr.	

Digitized by Google

	Uebertrag		fl. 480,756. 12 kr.
4)	Vieh	„ 15,879. 32 „	
5)	Frachtgüter	„ 559,105. 13 „	
6)	Steintransport	„ 42,982. 21 „	
7)	Kohlen und Coaks	„ 872,139. 38 „	
8)	Postsendungen	„ 6,000. — „	
	Zusammen		fl. 1,976,862. 56 kr.

Pachtertrag:

Cap. II. für Gebäude, Wohnungen, etc.		„ 3,452. — „
Cap. III. für Gräsereien, Grundstücke, Lagerplätze		„ 16,668. 55 „
Cap. IV. Erlös aus veräußerten Mobilien		„ 39,547. 29 „
Cap. V. Zufällige Betriebs-Einnahmen:		
1. Erlös aus veräußerten Impressen	fl. 2,607. 46 kr.	
2. Rückerstattung für Werkstätte-Arbeiten und Material-Abgaben	„ 67,055. 14 „	
3. Vergütung von Meilengeldern für Wagen und Locomotive	„ 62,376. 44 „	
4. Verschiedenes	„ 16,140. 24 „	
Summa des Cap. V.		„ 148,180. 8 „
Cap. VI. Zinsen der Geldbestände		„ 62,490. 38 „
Summa aller Betriebs-Einnahmen		fl. 2,247,202. 6 kr.

Die Brutto-Einnahme ergibt einen Durchschnitt:

12)	per Tag von	fl. 6,156. 42 kr.
13)	per Bahnmeile von	„ 112,360. 3 „
14)	per Tag und Meile von	„ 307. 50 „
15)	per Nutzmeile von	„ 14. 9 „

Die Brutto-Einnahme beträgt nach Procenten:

16)	vom Personen-Transport, incl. Gepäck, Vieh ꝛc.	22,37 Procent,
17)	vom Güter-Transport	26,79 „
18)	vom Kohlen- und Coaks-Transport	38,81 „
19)	von anderen Quellen	12,03 „
	Zusammen	100,00 Procent.

III. Ausgaben.

20) Die Betriebs-Ausgaben zerfallen in folgende Posten:

A.	Allgemeine Verwaltung		fl. 53,404. 15 kr.
B.	Bahnverwaltung		„ 256,255. 2 „
C.	Transportverwaltung:		
	Brutto-Betrag	fl. 704,456. 58 kr.	
	Hievon ab: die Ueberweisung an den Betriebs-Reservefond laut Verwaltungs-Raths-Beschluß vom 11. November c. mit	„ 50,000. — „	
	Netto-Betrag		„ 654,456. 58 „
	Summa der Betriebs-Ausgaben		fl. 964,116. 15 kr.

Digitized by Google

Die Betriebs-Ausgaben ergeben einen Durchschnitt:

21) per Tag von			fl. 2,641. 24 kr.
22) per Bahnmeile von			„ 48,205. 48 „
23) per Tag und Meile von			„ 132. 7 „
24) per Nutzmeile von			„ 6. 4 „

Die Betriebs-Ausgaben vertheilen sich auf die drei Hauptrubriken nach Procenten berechnet, wie folgt:

25) A. Allgemeine Verwaltung	5,54 Procent	
26) B. Bahnverwaltung	26,58 „	
27) C. Transportverwaltung	67,88 „	
Zusammen		100,00 Procent.

IV. Transport-Ergebnisse.

A. Personen-Transport.

29) Es sind transportirt worden:

mit Schnellzügen		
Personen in I. Classe	4,053 Personen	
„ „ II. „	107,163 „	
mit gewöhnlichen Zügen		
Personen in I. Classe	2,347 Personen	
„ „ II. „	97,658 „	
„ „ III. „	702,330 „	
Militär	41,139 „	
Im Ganzen Personen		954,690

30) Ertrag des Personen-Transportes:

bei Schnellzügen		
in I. Classe	fl. 9,319. 30 kr.	
„ II. „	„ 100,141. 26 „	
bei gewöhnlichen Zügen		
in I. Classe	„ 3,030. 58 „	
„ II. „	„ 68,882. 28 „	
„ III. „	„ 260,848. 11 „	
Militär	„ 18,030. 46 „	
Summa des Ertrages		fl. 460,253. 19 kr.

31) Die Personenzahl vertheilt sich auf die Wagenclassen nach Prozenten:

bei Schnellzügen	
auf I. Classe	0,42 Procent
„ II. „	11,22 „
Zu übertragen	11,64 Procent.

Digitized by Google

	Uebertrag . . .	11,64 Procent.
bei gewöhnlichen Zügen		
auf I. Classe		0,25 „
„ II. „		10,23 „
„ III. „		73,57 „
Militär		4,31 „
	Summa . . .	100,00 Procent.

32) Ohne Berücksichtigung des Militärs:

bei Schnellzügen		
auf I. Classe		0,44 Procent
„ II. „		11,73 „
bei gewöhnlichen Zügen		
auf I. Classe		0,26 „
„ II. „		10,69 „
„ III. „		76,88 „
	Summa . . .	100,00 Procent.

33) Der Ertrag vertheilt sich auf Wagenclassen nach Procenten:

bei Schnellzügen		
auf I. Classe		2,02 Procent
„ II. „		21,76 „
bei gewöhnlichen Zügen		
auf I. Classe		0,66 „
„ II. „		14,97 „
„ III. „		56,67 „
Militär		3,92 „
	Summa . . .	100,00 Procent.

34) Ohne Berücksichtigung des Militärs:

bei Schnellzügen		
auf I. Classe		2,11 Procent
„ II. „		22,65 „
bei gewöhnlichen Zügen		
auf I. Classe		0,69 „
„ II. „		15,57 „
„ III. „		58,98 „
	Summa . . .	100,00 Procent.

35) Auf einen Tag kommen:

bei Schnellzügen		
Personen I. Classe		11 Personen.
„ II. „		294 „
bei gewöhnlichen Zügen		
Personen I. Classe		6 „
„ II. „		268 „
„ III. „		1924 „
Militär		113 „
	Summa . . .	2616 Personen.

Digitized by Google

36) Ein Tag hat ertragen:

bei Schnellzügen	
in I. Classe	fl. 25. 32 kr.
„ II. „	„ 274. 21 „
bei gewöhnlichen Zügen	
in I. Classe	„ 8. 19 „
„ II. „	„ 188. 43 „
„ III. „	„ 714. 39 „
für Militär	„ 49. 24 „
Im Ganzen	fl. 1260. 58 kr.

37) Eine Person hat ertragen:

bei Schnellzügen	
in I. Classe	fl. 2. 18 kr.
„ II. „	„ —. 56,06 „
bei gewöhnlichen Zügen	
in I. Classe	„ 1. 17,48 „
„ II. „	„ —. 42,32 „
„ III. „	„ —. 22,28 „
Militär	„ —. 26,29 „
Im Ganzen	fl. —. 28,92 kr.

38) An Meilen haben durchschnittlich durchlaufen:

mit Schnellzügen	
Jede Person in I. Classe	5,75 Meilen.
„ „ „ II. „	3,83 „
mit gewöhnlichen Zügen	
Jede Person in I. Classe	3,87 „
„ „ „ II. „	3,52 „
„ „ „ III. „	2,78 „
Jede Person in allen Klassen zusammen	3,01 Meilen.

39) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jede Person . . . . . 9,68 kr.

40) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . . . 137,452 Personen oder 15,04 Procent der ganzen Frequenz.

B. Güter-Transport.

41) Es sind transportirt worden:

Güter I. und II. Classe	Ctr. 972,713. 89 Pfd.	
„ in Wageuladungsclasse A. und B.	„ 4,587,197. 81 „	
Eilgüter	„ 55,273. 59 „	
Zusammen		Ctr. 5,615,185. 29 Pfd.

42) Diese ertrugen an Fracht:

I. und II. Classe	fl. 140,145. 27 kr.	
Wagenladungsclasse A und B	„ 439,609. 14 „	
Eilgut	„ 17,257. 53 „	
Zusammen		fl. 597,012. 34 kr.

Digitized by Google

43) Gesammtbetrag des Gütertransportes:

a) Fracht	fl. 597,012. 34 kr.	
b) Provision für Nachnahme	„ 2,811. 08 „	
c) Versicherungstaxen	„ 955. 11 „	
d) Lager-, Lad- und Waaggebühren	„ 1,308. 11 „	
Zusammen		fl. 602,087. 34 kr.

44) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Gut:

in I. und II. Classe	8,64 kr.
in Wagenladungsclasse A. und B.	5,75 „
Eilgut	18,73 „
In allen Classen zusammen	6,38 kr.

45) An Meilen hat durchschnittlich durchfahren jeder Centner Gut:

in I. und II. Classe	8,64 Meilen.
in Wagenladungsclasse A. und B.	8,21 „
Eilgut	7,49 „
In allen Classen zusammen	8,27 Meilen.

46) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Gut	0,77 kr.
47) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt	2,323,957 Centner

oder 41,38 Procent des ganzen Verkehrs.

C. Kohlen-Transport.

48) Es sind transportirt worden:

Coaks	308,430 Centner.	
Kohlen	7,399,470 „	
Zusammen		7,707,900 Centner.

49) Diese haben ertragen	fl. 872,139. 38 kr.
50) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Kohlen	6,78 kr.
51) An Meilen hat im Durchschnitt durchfahren jeder Centner Kohlen	10,76 Meilen.
52) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Kohlen	0,63 kr.
53) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt	4,146,850 Centner

oder 53,80 Procent vom ganzen Verkehr.

D. Gepäck-Transport.

54) Es sind transportirt worden:

Gepäck	Ctr. 43,712. 64 Pfd.
55) Diese haben ertragen	fl. 20,310. 40 kr.
56) Eingebracht hat im Durchschnitt jeder Centner Gepäck	27,87 kr.
57) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Centner Gepäck	5,00 kr.
58) An Meilen hat durchschnittlich durchfahren jeder Centner Gepäck	5,57 Meilen.
59) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt	12123,97 Centner

oder 27,73 Procent des ganzen Verkehrs.

Digitized by Google

E. Equipagen-Transport.

60) Es sind transportirt worden:		
Equipagen		34 Stück.
61) Diese haben ertragen		fl. 153. 2 kr.
62) Eingebracht hat im Durchschnitt jede Equipage		„ 4. 30 „

F. Vieh-Transport.

63) Es sind transportirt worden:		
Pferde	1,869 Stück.	
Ochsen und Stiere	3,888 „	
Kühe und Rinder	5,423 „	
Schweine (fette)	4,591 „	
Kleine Schweine, Kälber ꝛc.	54,064 „	
Hunde	4,560 „	
Zusammen		74,395 Stück Vieh.
64) Diese haben ertragen		fl. 15,879. 32 kr.
65) Eingebracht hat im Durchschnitt jedes Stück Vieh		12,80 kr.

V. Transportmittel.

66) Es sind vorhanden:		
Locomotiven		41 Stück.
Tender		40 „
Personenwagen		95 „
Plätze I. Classe	194 Plätze.	
„ II. „	820 „	
„ III. „	1,920 „	
Zusammen Plätze		2,934 Plätze.
Plätze auf die Achse		15,4 „
Gepäckwagen		30 Stück.
Equipagenwagen		10 „
Viehwagen		40 „
Güterwagen		571 „
Kohlenwagen		800 „
Deren Ladungsfähigkeit		176,120 Ctr.
67) Die Locomotiven haben Locomotivmeilen durchlaufen und zwar:		
a) mit Personenzügen	84452,43 Meilen.	
b) mit Güter- und Kohlenzügen	79357,72 „	
Zusammen		163810,15 Meilen.
68) Der Verbrauch der Locomotive beträgt:		
1. an Kohlen:		
a) bei Personenzügen	7,796,400 Pfd.	
b) bei Güter- und Kohlenzügen	10,911,600 Pfd.	
Zusammen		18,708,000 Pfd.

Digitized by Google

2. an Holz . . . . . 1013,07 Cub.-Meter.
3. an Knochenöl . . . . . 32,891 Pfd.
4. an Talg . . . . . 2132,05 „

69) Der Verbrauch dieser Materialien berechnet sich auf die Locomotivmeile:
1. Kohlen
a) bei Personenzug-Locomotive . . . . . 91,35 Pfd.
b) bei Güter- und Kohlenzug-Locomotive . . . . . 139,07 „
2. an Holz . . . . . 0,006 Cub.-Meter.
3. an Knochenöl . . . . . 0,201 Pfd.
4. an Talg . . . . . 0,013 „

70) Die Kosten des Materialverbrauchs für Locomotive betragen per Meile:
a) bei Personenzug-Locomotive für 91,35 Pfd. Kohlen . . . . 17,11 kr.
b) bei Güter- und Kohlenzug-Locomotive für 139,07 Pfd. Kohlen . 26,05 „
c) zusammen zum Anheizen für 0,006 Cub.-Meter Holz . . 0,96 „
d) zusammen zum Schmieren für 0,201 Pfd. Oel . . . . 3,22 „
„ 0,013 Pfd. Talg . . . . 0,27 „

71) Die Unterhaltung der Locomotive kostete im Ganzen . . . . fl. 58,436. 38 „
72) Die Unterhaltung der Personenwagen erforderte . . . . . „ 14,985. 40 „
73) Die Unterhaltung der Güterwagen erforderte . . . . . „ 15,047. 48 „
74) Die Unterhaltung der Kohlenwagen erforderte . . . . . „ 43,574. 43 „
75) Die Reparaturkosten der Locomotive betragen durchschnittlich für jede Locomotiv-Meile . . . . . 21,404 kr.
76) Die Wagen haben Achsmeilen zurückgelegt:

	Auf eigener Bahn	Auf fremder Bahn	Zusammen
a) Personen- und Gepäckwagen	1,023,011.	159,948.	1,182,959.
b) Güterwagen . . .	824,103.	477,610.	1,301,713.
c) Kohlenwagen . . .	2,083,900.	805,368.	2,889,268.
Zusammen	3,931,014.	1,442,926.	5,373,940.

77) Die Reparaturkosten der Wagen vertheilen sich pro Achsmeile:
a) auf Personenwagen mit . . . . . 0,760 kr.
b) „ Güterwagen „ . . . . . 0,693 „
c) „ Kohlenwagen „ . . . . . 0,905 „
d) sämmtliche Wagen im Durchschnitt . . . . . 0,821 kr.

78) Eingetragen hat die Nutzmeile:
a) bei Personenzügen . . . . . fl. 5. 59 kr.
b) bei Güter- und Kohlenzügen . . . . . „ 19. 42 „
c) im Ganzen bei allen Wagen . . . . . fl. 14. 09 kr.

Digitized by Google

Digitized by Google

ire 186061.

	Equipagen-Transport-Taxen.			Vieh-Transport-Taxen.			Güter-Transport-Taxen.			Kohlen-Transport-Taxen.			Gewicht der Güter.		Gewicht der Kohlen.	Summa der Einnahmen.		
	fl.	kr.	₀/₂₄	fl.	kr.	₀/₂₄	fl.	kr.	₀/₂₄	fl.	kr.	₀/₂₄	Centner.	Pf.	Centner.	fl.	kr.	₀/₂₄
	20	39	7	1263	55	6	54686	47	3	91225	5	—	494203	37	768390	196685	58	15
	39	15	—	853	51	21	69060	28	13	88845	10	—	504512	84	770235	195695	40	18
	—	—	—	798	21	17	44791	59	11	91122	9	—	397819	39	767565	169054	42	1
	—	—	—	743	46	9	37418	3	12	76508	35	—	305330	1	696660	139470	40	7
	7	12	—	1196	59	8	41537	44	9	76836	10	—	445009	54	676865	154825	29	7
	4	27	—	1648	56	17	45793	51	6	72575	43	—	447279	6	631670	152910	59	21
	17	15	—	2134	17	16	44602	52	7	62826	—	—	453057	46	540690	149209	36	—
	18	40	6	1911	38	9	49815	4	6	58993	47	—	522435	90	523650	156746	47	21
	4	21	6	1112	20	23	50498	45	21	55281	21	—	549998	82	490340	142774	44	1
	2	39	—	1415	43	4	45113	7	21	54195	40	—	500181	90	486120	141427	42	12
	15	12	—	1607	34	11	46711	31	—	67033	28	—	456375	80	639310	173561	15	3
	23	21	—	1192	5	21	72057	18	13	76696	30	—	538981	20	716405	198499	19	12
	153	1	19	15879	31	18	602087	34	2	872139	38	—	5615185	29	7707900	1970862	55	22

Digitized by Google

hre 1860|61.

n.	Equipagen-Transport-Taxen.			Vieh-Transport-Taxen.			Güter-Transport-Taxen.			Kohlen-Transport-Taxen.			Gewicht der Güter.		Gewicht der Kohlen.	Summa der Einnahmen.		
	fl.	kr.	₰	fl.	kr.	₰	fl.	kr.	₰	fl.	kr.	₰	Centner.	Pf.	Centner.	fl.	kr.	₰

Digitized by Google

Beilage Lit. F.

Uebersicht

der

Personen-Frequenz und Einnahme

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen

pro **1860/61.**

Digitized by Google

Von	Nach																	
	den Stationen der kgl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn.				Berbach.				Zweibrücken.				Einöd.				Homburg.			
	Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.		
		fl.	kr.	₰		fl.	kr.	₰		fl.	kr.	₰		fl.	kr.	₰		fl.	kr.	₰
den Stationen der kgl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn					4271	85	31		8087	3514	22	4	468	160	53	14	9362	1890	21	14
Berbach	5756	100	23	—	—	—			894	307	42		61	18	45	—	2980	450	36	—
Zweibrücken	8702	3772	31	—	1100	343	48	—	—	—			5472	566	12	—	14856	3257	6	—
Einöd	666	224	10	—	64	19	30	—	4029	435	15	—	—	—			3110	494	—	—
Homburg	9891	1877	25	—	2563	382	30	—	15375	3353	48	—	3046	474	—	—	—	—		
Bruchmühlbach	2933	939	24	—	408	123	33	—	1104	447	12	—	216	77	27	—	2482	508	42	—
Hauptstuhl	1064	446	48	—	168	68	48	—	472	75	36	—	—	—			572	145	57	—
Landstuhl	4142	2261	18	—	439	224	30	—	2018	1286	45	—	386	138	30	—	2408	971	27	—
Kaiserslautern	5251	4764	1	—	355	271	2	—	3840	3750	57	—	378	312	24	—	2382	1822	9	—
Hochspeyer	292	271	44	—	28	24	45	—	105	103	—	—	—	—	—	—	123	103	36	—
Frankenstein	456	508	46	—	26	27	18	—	224	259	21	—	—	—	—	—	126	119	48	—
Weidenthal	124	140	19	—	8	8	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	54	30	—
Lambrecht	240	327	40	—	4	5	—	—	120	164	54	—	—	—	—	—	59	65	54	—
Neustadt	2508	4374	36	—	126	147	42	—	2050	3484	58	—	286	409	30	—	887	1263	3	—
Weißenburg	48	73	25	—	—	—	—	—	28	48	12	—	1	1	24	—	4	6	—	—
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	33	32	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	—	—	—	—	—	—	—	68	96	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landau	155	244	29	—	—	—	—	—	652	884	18	—	148	147	—	—	242	229	33	—
Knöringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edenkoben	78	113	46	—	—	—	—	—	109	150	27	—	13	18	12	—	56	64	39	—
Maikammer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hasloch	81	131	1	—	6	9	—	—	50	75	42	—	—	—	—	—	32	45	57	—
Böhl	10	16	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	39	36	—
Schifferstadt	77	150	39	—	2	3	24	—	80	137	33	—	—	—	—	—	38	60	51	—
Speyer	595	1436	20	—	80	82	51	—	937	1686	17	—	215	350	21	—	445	740	24	—
Mutterstadt	27	50	27	—	3	5	15	—	57	102	16	—	—	—	—	—	12	20	3	—
Rheingönheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	3512	9738	2	—	33	58	9	—	1609	3974	24	—	125	250	24	—	411	839	21	—
Oggersheim	19	43	20	—	2	2	—	—	25	47	27	—	—	—	—	—	7	12	57	—
Frankenthal	132	319	17	—	1	2	3	—	232	1655	27	—	—	—	—	—	70	153	54	—
Bobenheim	5	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	16	30	—
den Stationen der hessisch. Ludwigsbahn incl. d. Tauusbahnverkehres	278	1024	2	5	1	2	11	6	294	760	7	4	10	25	3	6	92	214	37	1
Summa	47042	33362	52	5	9688	1897	38	6	42152	26833	52	8	10825	3010	5	20	40866	13591	31	19

Digitized by Google

Nach

Bruchmühlbach.				Hauptstuhl.				Landstuhl.				Kaiserslautern.				Hochspeyer.				Frankenstein.			
Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.		
	fl.	kr.	₀/₇₄		fl.	kr.	₀/₇₄		fl.	kr.	₀/₇₄		fl.	kr.	₀/₇₄		fl.	kr.	₀/₇₄		fl.	kr.	₀/₇₄
2672	858	26	14	851	357	44	1	3718	2074	39	13	6202	5786	12	21	2	1	50	6	—	—	—	—
752	227	12	—	262	106	48		587	300	45	—	468	360	48	—	36	32	54	—	52	55	9	—
1089	435	12	—	132	58	3	—	1813	1172	36	—	3758	3693	42		79	79	—	—	252	278	—	—
138	19	3	—	—	—	—	—	291	151	54	—	372	325	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2891	583	48	—	615	157	12	—	2712	1065	45	—	2346	1802	54		115	96	24	—	165	158	30	—
—	—	—	—	155	16	21	—	1143	231	24	—	1470	684	12		41	25	36	—	155	166	36	—
180	18	57	—	—	—	—	—	2100	216	51	—	782	323	9		27	14	51	—	63	41	18	—
1184	254	12	—	2189	221	12	—	—	—	—	—	6897	2384	6		141	63	27	—	289	159	39	—
1302	603	24	—	723	291	48	—	7363	2653	12	—	—	—	—		5349	827	36	—	3522	1089	15	—
33	20	24	—	19	10	27	—	140	64	12	—	5425	848	27	—	—	—	—	—	501	60	3	—
120	90	21	—	46	30	15	—	297	166	36	—	3493	1096	39		976	123	48	—	—	—	—	—
9	7	12	—	7	5	15	—	24	15	36	—	598	217	18		213	43	6	—	72	7	33	—
23	19	51	—	12	10	12	—	172	143	6	—	1609	913	3	—	327	114	51	—	692	145	54	—
353	352	18	—	154	155	30	—	1700	1896	18	—	9629	6873	54		1256	569	24	—	1401	500	39	—
2	2	6	—	—	—	—	—	39	36	36	—	89	60	18	—	—	—	—	—	3	1	3	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	187	123	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	212	132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
116	86	33	—	—	—	—	—	279	198	24	—	2259	1519	54	—	—	—	—	—	151	40	3	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	259	161	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	87	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	25	51	—	—	—	—	—	53	46	18	—	514	344	36	—	—	—	—	—	43	13	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	82	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	7	48	—	4	3	24	—	38	38	48	—	526	414	6	—	36	21	18	—	63	31	—	—
4	5	12	—	10	11	24	—	34	36	51	—	150	131	6	—	18	12	54	—	28	13	39	—
6	7	27	—	5	5	12	—	42	51	12	—	261	241	45	—	23	16	27	—	51	32	54	—
244	264	12	—	79	86	48	—	776	958	30	—	3236	3342	24	—	222	176	39	—	397	256	54	—
10	13	—	—	4	5	24	—	9	11	54	—	239	248	18	—	9	7	39	—	27	19	42	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
109	154	15	—	29	38	15	—	722	1285	6	—	4695	6266	47	—	446	20	12	—	582	523	33	—
—	—	—	—	2	3	12	—	27	45	27	—	152	209	18	—	9	9	27	—	7	6	39	—
30	60	36	—	4	7	39	—	116	228	36	—	654	1008	54	—	28	33	24	—	14	14	9	—
—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	24	—	19	28	6	—	6	7	30	—	—	—	—	—
6	11	23	6	3	5	31	8	84	173	23	4	844	1465	31	9	105	144	—	7	39	50	13	—
1306	4158	43	20	5305	1587	36	9	24282	13267	23	17	57630	41197	49	6	9464	2442	17	13	8569	3665	25	—

Digitized by Google

Von	Nach																	
	Weidenthal.				Lambrecht.				Neustadt.				Weißenburg.				Schaidt.			
	Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag			Personen.	Geld-Ertrag.		
		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀
den Stationen der kgl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn																				
Herbach	—	—	—	—	152	219	37	12	2491	4378	2	21	45	65	58	12	—	—	—	—
Zweibrücken	5	5	30	—	4	5	—	—	182	215	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Einöd	—	—	—	—	142	193	6	—	1825	3134	26	—	61	94	45	—	29	32	18	—
Homburg	37	37	—	—	—	—	—	—	233	348	36	—	3	4	12	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	17	13	36	—	62	81	18	—	948	1444	51	—	8	10	36	—	—	—	—	—
Hauptstuhl	5	3	45	—	27	26	6	—	368	397	42	—	4	4	12	—	—	—	—	—
Landstuhl	28	18	30	—	26	22	6	—	209	203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	724	258	6	—	136	116	6	—	1647	1696	3	—	70	65	48	—	—	—	—	—
Hochspeyer	253	50	30	—	1316	769	39	—	8496	6239	51	—	266	147	32	—	40	24	—	—
Frankenstein	110	11	12	—	274	96	36	—	1175	534	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weidenthal	—	—	—	—	799	164	18	—	1463	523	45	—	12	4	12	—	—	—	—	—
Lambrecht	1360	207	—	—	1146	152	18	—	2499	633	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neustadt	2788	709	45	—	—	—	—	—	8956	1472	18	—	3	—	27	—	—	—	—	—
Weißenburg	—	—	—	—	11782	1892	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaidt	—	—	—	—	4	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	—	—	—	—	4	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	—	—	—	—	7	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landau	—	—	—	—	2	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Knöringen	—	—	—	—	202	31	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Edesheim	—	—	—	—	51	7	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ebenkoben	—	—	—	—	47	7	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maikammer	—	—	—	—	173	27	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haßloch	51	20	48	—	49	7	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Böhl	16	8	9	—	348	108	3	—	6643	1038	27	—	27	4	3	—	12	1	48	—
Schifferstadt	14	6	48	—	113	39	55	—	1283	323	24	—	11	3	33	—	11	2	48	—
Speyer	124	76	18	—	101	46	48	—	2210	739	6	—	70	25	48	—	11	3	48	—
Mutterstadt	14	9	24	—	384	239	39	—	10461	5846	57	—	538	327	45	—	205	90	27	—
Rheingönheim	—	—	—	—	82	42	—	—	1194	489	—	—	37	15	24	—	1	—	24	—
Ludwigshafen	201	159	57	—	—	—	—	—	773	344	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	13	11	3	—	864	638	33	—	18162	11511	48	—	1783	1257	29	—	111	58	—	—
Frankenthal	12	12	24	—	18	14	12	—	292	196	54	—	18	11	18	—	11	6	36	—
Bobenheim	—	—	—	—	213	196	6	—	1873	1597	57	—	159	125	30	—	6	4	12	—
den Stationen der hessisch. Ludwigsbahn incl. d. Taunusbahnverkehres	10	11	43	8	2	2	48	—	62	48	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					52	57	52	8	2222	2456	54	8	2695	3947	9	2	12	22	2	8
Summa	5782	1631	28	8	18582	5207	33	20	75667	45815	50	5	5810	6115	41	14	449	246	23	8

Digitized by Google

Nach

Winden.				Rohrbach.				Landau.				Knöringen.				Edesheim.				Edenkoben.			
Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₀/₀₀	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₀/₀₀	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₀/₀₀	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₀/₀₀	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₀/₀₀	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₀/₀₀
—	—	—	—	—	—	—	—	157	242	21	15	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	44	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	71	24	—	—	—	—	—	618	774	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86	136	54	—
—	—	—	—	—	—	—	—	194	187	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	16	48	—
—	—	—	—	—	—	—	—	246	212	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	44	18	—
—	—	—	—	—	—	—	—	142	102	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	24	42	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	283	188	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	47	12	—
160	98	42	—	151	99	54	—	1771	990	39	—	172	106	30	—	86	55	48	—	413	266	27	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	170	46	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	16	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	18	—	13	2	—	—	159	22	57	—	30	4	39	—	18	2	42	—	175	26	51	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	6	51	—	122	19	12	—	573	83	45	—	191	29	18	—	49	7	39	—	229	36	12	—
12	3	—	—	39	9	57	—	247	49	51	—	40	9	51	—	13	3	15	—	132	34	54	—
38	15	18	—	32	9	48	—	373	105	6	—	63	18	15	—	59	18	15	—	201	67	51	—
885	193	57	—	304	146	6	—	4043	1982	9	—	303	135	39	—	576	281	—	—	1648	846	3	—
11	4	36	—	35	14	36	—	227	81	48	—	85	34	36	—	82	36	48	—	137	57	24	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
560	197	57	—	434	239	9	—	5373	3257	10	—	862	448	03	—	541	307	12	—	2582	1582	45	—
12	7	12	—	14	8	45	—	87	44	3	—	15	10	24	—	35	21	3	—	77	52	48	—
61	47	18	—	35	26	54	—	576	427	48	—	67	48	6	—	28	21	12	—	191	147	18	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	55	36	4	49	63	43	2	986	1314	3	2	48	51	9	6	36	38	3	2	339	396	47	6
83	702	9	4	1228	640	4	2	16225	10113	45	17	1876	897	—	6	1523	792	57	2	6376	3804	28	18

Digitized by Google

Von	Nach Maikammer.				Nach Haßloch.				Nach Böhl.				Nach Schifferstadt.				Nach Speyer.			
	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	⁰/₂₄	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	⁰/₂₄	Personen.	Geld Ertrag. fl.	kr.	⁰/₂₄	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	⁰/₂₄	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	⁰/₂₄
den Stationen der kgl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	40	1	587	1448	29	23
Berbach	—	—	—	—	5	7	30	—	—	—	—	—	1	1	39	—	225	349	18	—
Zweibrücken	—	—	—	—	54	80	—	—	—	—	—	—	60	105	39	—	1338	2572	36	—
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	728	1294	45	—
Homburg	—	—	—	—	31	44	6	—	18	28	21	—	27	42	54	—	853	1455	57	—
Bruchmühlbach	—	—	—	—	3	3	36	—	9	15	54	—	2	2	42	—	492	653	33	—
Hauptstuhl	—	—	—	—	6	6	54	—	15	18	36	—	4	4	33	—	173	228	31	—
Landstuhl	—	—	—	—	42	43	33	—	22	25	18	—	57	73	45	—	1473	1942	27	—
Kaiserslautern	64	40	12	—	438	344	33	—	126	107	30	—	160	159	24	—	4531	4801	39	—
Hochspeyer	—	—	—	—	34	20	42	—	9	6	36	—	6	4	30	—	432	365	33	—
Frankenstein	—	—	—	—	66	33	45	—	15	8	—	—	56	36	24	—	640	463	36	—
Weidenthal	—	—	—	—	74	30	12	—	30	15	21	—	9	4	57	—	165	110	15	—
Lambrecht	42	6	33	—	281	87	9	—	94	32	54	—	65	32	39	—	600	381	36	—
Neustadt	—	—	—	—	7005	1081	48	—	1325	312	51	—	1749	625	30	—	11290	6297	45	—
Weißenburg	—	—	—	—	17	2	33	—	17	4	33	—	27	13	6	—	742	460	30	—
Schaidt	—	—	—	—	8	1	12	—	15	3	45	—	4	2	6	—	591	274	27	—
Winden	—	—	—	—	32	5	12	—	12	3	24	—	42	14	57	—	627	319	9	—
Rohrbach	—	—	—	—	105	15	57	—	31	8	9	—	18	6	18	—	373	184	9	—
Landau	—	—	—	—	563	83	6	—	218	47	48	—	293	88	9	—	4494	2413	48	—
Knöringen	—	—	—	—	189	29	18	—	30	7	12	—	62	18	9	—	278	126	18	—
Edesheim	—	—	—	—	63	9	42	—	20	4	39	—	50	14	18	—	930	455	42	—
Edenkoben	—	—	—	—	278	43	18	—	140	36	45	—	185	66	39	—	2121	1120	3	—
Maikammer	—	—	—	—	186	29	12	—	63	16	3	—	74	22	36	—	853	411	51	—
Haßloch	146	23	3	—	—	—	—	—	337	84	21	—	827	121	48	—	4042	1215	30	—
Böhl	61	15	18	—	523	51	57	—	—	—	—	—	738	75	18	—	2759	705	12	—
Schifferstadt	120	36	24	—	973	147	3	—	1001	102	51	—	—	—	—	—	13832	2531	27	—
Speyer	582	273	42	—	2782	808	27	—	2108	600	39	—	12467	2297	18	—	—	—	—	—
Mutterstadt	50	20	48	—	506	127	6	—	716	111	45	—	410	42	21	—	2897	691	03	—
Rheingönheim	—	—	—	—	246	74	24	—	270	69	42	—	684	101	37	—	1637	492	27	—
Ludwigshafen	594	317	57	—	4236	1513	21	—	2762	864	36	—	4210	957	18	—	31165	13636	35	—
Oggersheim	57	34	54	—	97	44	24	—	93	58	—	—	112	37	36	—	1157	570	57	—
Frankenthal	81	57	54	—	368	209	57	—	156	81	—	—	260	124	57	—	4174	2626	36	—
Bobenheim	—	—	—	—	10	6	30	—	17	10	12	—	3	1	30	—	508	331	48	—
den Stationen der hessisch. Ludwigsbahn incl. d. Tauschverkehres	51	54	50	2	136	103	31	8	45	31	19	8	76	49	24	6	4366	3713	51	8
Summa	1818	881	35	2	19357	5089	58	8	10014	2648	4	8	22739	5158	11	7	101073	54645	14	7

Digitized by Google

Nach

Mutterstadt.				Rheingönheim.				Ludwigshafen.				Oggersheim.				Frankenthal.				Bobenheim.			
Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.			Personen.	Geld-Ertrag.		
	fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀		fl.	kr.	₰/₁₀
—	—	—	—	—	—	—	—	3911	10883	33	25	—	—	—	—	102	274	44	10	—	—	—	—
1	1	45	—	—	—	—	—	52	95	59	—	1	1	—	—	3	6	9	—	—	—	—	—
63	101	57	—	—	—	—	—	2056	3662	22	—	21	41	12	—	252	1728	39	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	158	301	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	39	15	—	—	—	—	—	619	1298	12	—	1	1	51	—	56	135	24	—	—	—	—	—
10	14	30	—	—	—	—	—	181	207	57	—	1	1	39	—	38	71	—	—	—	—	—	—
3	4	3	—	—	—	—	—	38	52	30	—	3	4	48	—	6	11	3	—	—	—	—	—
16	20	39	—	—	—	—	—	897	1455	44	—	19	30	—	—	140	264	54	—	—	—	—	—
215	219	30	—	—	—	—	—	4974	6522	56	—	127	160	42	—	698	1065	36	—	2	3	24	—
11	9	21	—	—	—	—	—	435	415	15	—	9	9	27	—	38	45	30	—	15	22	30	—
37	25	57	—	—	—	—	—	870	760	24	—	7	6	39	—	25	26	15	—	6	8	9	—
22	14	18	—	—	—	—	—	239	179	30	—	5	4	15	—	19	18	3	—	2	2	18	—
79	39	45	—	—	—	—	—	940	712	37	—	19	14	36	—	195	177	21	—	—	—	—	—
1064	421	12	—	471	211	42	—	15597	10462	45	—	348	215	—	—	2095	1752	51	—	2	2	48	—
15	6	24	—	—	—	—	—	1533	1259	2	—	4	2	24	—	95	90	24	—	35	28	36	—
3	1	12	—	—	—	—	—	99	54	59	—	3	1	48	—	5	3	30	—	—	—	—	—
11	4	24	—	—	—	—	—	422	241	34	—	12	7	33	—	50	38	18	—	—	—	—	—
37	15	12	—	—	—	—	—	506	284	53	—	14	7	24	—	43	33	27	—	—	—	—	—
231	84	36	—	—	—	—	—	5722	3452	52	—	73	37	54	—	636	515	24	—	—	—	—	—
91	35	36	—	—	—	—	—	928	479	47	—	36	22	12	—	87	61	15	—	—	—	—	—
71	30	36	—	—	—	—	—	554	300	50	—	38	22	12	—	45	33	15	—	—	—	—	—
154	65	24	—	—	—	—	—	2850	1863	42	—	77	49	3	—	218	173	15	—	—	—	—	—
54	22	24	—	—	—	—	—	621	341	20	—	85	51	45	—	88	64	48	—	—	—	—	—
461	115	15	—	218	66	9	—	4215	1494	41	—	92	41	54	—	565	321	24	—	—	—	—	—
672	103	18	—	199	50	45	—	2599	818	29	—	93	38	12	—	228	110	15	—	17	11	6	—
886	39	6	—	505	77	32	—	5883	1304	45	—	154	47	48	—	450	204	42	—	13	8	24	—
225	559	18	—	1008	306	—	—	27149	12354	38	—	795	378	45	—	3720	2359	15	—	7	3	30	—
—	—	—	—	245	14	—	—	2886	460	44	—	47	11	51	—	198	69	54	—	1408	1019	14	—
209	11	12	—	—	—	—	—	2455	264	18	—	—	—	—	—	279	8	42	—	10	3	54	—
535	700	54	—	3360	344	3	—	—	—	—	—	15775	2166	30	—	37253	8925	9	—	916	247	48	—
27	6	51	—	—	—	—	—	18552	1954	24	—	—	—	—	—	6443	668	45	—	263	53	36	—
122	44	12	—	227	68	42	—	38027	8545	24	—	7283	750	18	—	—	—	—	—	2559	259	51	—
15	6	45	—	—	—	—	—	1000	305	27	—	331	68	—	—	2706	285	—	—	—	—	—	—
29	68	44	2	—	—	—	—	43549	19699	41	18	2269	647	44	7	20659	4010	15	8	2184	164	26	7
033	2833	35	2	6233	1138	53	—	190017	92492	53	17	27740	4844	56	7	77105	23627	26	18	7439	1839	34	7

Digitized by Google

Von	Nach den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn incl. der Taunusbahn.				Summa der Personen-Frequenz.				Neben- und andere Erträgnisse.			Summa der Einnahmen.		
	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₰/24	Personen.	Geld-Ertrag. fl.	kr.	₰/24	fl.	kr.	₰/24	fl.	kr.	₰/24
den Stationen der k. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn	263	1132	20	6	43344	33379	35	6	161917	1	14	195296	36	20
Berbach	10	25	56	—	12337	2076	24	—	1503	59	—	4180	23	—
Zweibrücken	566	1394	42	—	43857	27780	39	—	52781	7	—	80561	46	—
Einöd	32	78	42	—	10028	3931	40	—	10079	59	—	14011	39	—
Homburg	123	314	50	—	42806	15141	54	—	39880	36	—	55022	30	—
Bruchmühlbach	13	24	57	—	11447	4785	21	—	5098	22	—	9883	43	—
Hauptstuhl	5	9	26	—	5621	1921	20	—	276	49	—	2198	9	—
Landstuhl	170	366	22	—	25157	14382	44	—	14454	47	—	28837	31	—
Kaiserslautern	1041	1880	38	—	54409	40768	6	—	84096	16	—	124864	22	—
Hochspeyer	97	138	35	—	9446	3212	7	—	3253	22	—	6465	29	—
Frankenstein	71	94	19	—	10152	4646	20	—	3243	50	—	7889	50	—
Weidenthal	30	34	28	—	5353	1707	8	—	307	46	—	2014	54	—
Lambrecht	116	133	15	—	16407	5270	50	—	13460	35	—	18731	25	—
Neustadt	2341	2621	46	—	78380	46661	9	—	56509	1	—	103170	10	—
Weißenburg	1250	2000	30	—	3917	4069	6	—	196549	48	—	200618	54	—
Schaidt	20	21	17	—	815	417	1	—	347	30	—	764	31	—
Winden	66	67	47	—	1536	922	40	—	64024	39	—	64947	19	—
Rohrbach	72	69	30	—	1413	757	17	—	12474	58	—	13232	15	—
Landau	1353	1454	42	—	17639	11559	39	—	29328	44	—	40888	23	—
Knöringen	71	67	11	—	2082	1016	52	—	393	43	—	1410	35	—
Edesheim	67	63	—	—	2020	1029	11	—	264	34	—	1293	45	—
Edenkoben	494	521	12	—	7582	4743	22	—	15323	4	—	20066	26	—
Maikammer	64	66	32	—	2256	1116	19	—	317	16	—	1433	35	—
Hasloch	275	212	9	—	20228	5795	—	—	10656	13	—	16451	13	—
Böhl	111	81	34	—	10197	2815	—	—	280	6	—	3095	6	—
Schifferstadt	128	82	58	—	26696	6342	51	—	1710	24	—	8053	15	—
Speyer	3631	3306	53	—	84370	43811	49	—	95629	51	—	139441	40	—
Mutterstadt	126	68	33	—	10393	2892	27	—	15206	49	—	18099	16	—
Rheingönheim	—	—	—	—	6553	1444	22	—	10	41	—	1455	3	—
Ludwigshafen	36412	17254	52	—	184764	89736	4	—	449106	6	—	538842	10	—
Oggersheim	2667	762	11	—	30280	4935	43	—	17157	5	—	22092	48	—
Frankenthal	19850	4136	21	—	77609	22984	56	—	49360	6	—	72345	2	—
Bobenheim	1992	150	2	—	6689	1282	5	—	180	34	—	1462	39	—
Hessische Ludwigs- u. Taunusbahn	—	—	—	—	81722	40834	59	20	74102	4	6	114937	4	2
Rheinischer Verkehr	—	—	—	—	5185	5481	18	—	28074	51	—	33556	9	—
Internationaler Verkehr via Forbach	—	—	—	—	—	—	—	—	1615	50	—	1615	50	—
Holländischer Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	266	11	—	266	11	—
Sächsischer Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	230	59	—	230	59	—
Bayer. Verk. (Staatsb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	1134	20	—	1134	20	—
Summa	73527	38637	30	6	954690	460253	19	2	1510609	36	20	1970862	55	22

Digitized by Google

Von	nach	October.					November.					December.				
		I.		II.		Kilo.	I.		II.		Kilo.	I.		II.		Kilo.
			Kinder-Billet.		Kinder-Billet.			Kinder-Billet.		Kinder-Billet.			Kinder-Billet.		Kinder-Billet.	
	Paris	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Speyer	Nancy	—	—	—	—	—	1	—	1	—	50	—	—	—	—	—
	Metz	2	—	1	—	40	—	—	5	—	150	—	—	—	—	—
	Paris	8	—	16	—	1095	3	—	8	—	415	5	—	8	—	475
	Nancy	—	—	—	—	—	—	—	2	—	30	—	—	1	—	60
	Chalons	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	Brüssel	—	—	1	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Luxemburg	—	—	2	—	30	—	—	3	—	—	—	—	4	—	60
	Metz	3	—	4	—	140	—	—	5	—	230	3	—	5	—	180
Worms	Paris	—	—	2	—	30	—	—	5	2	170	—	—	—	—	—
	Paris	1	—	5	—	170	—	—	4	—	120	—	—	3	—	110
	Nancy	—	—	—	—	—	—	—	2	—	30	—	—	—	—	—
Mainz	Luxemburg	—	—	—	—	—	—	—	1	—	35	—	—	—	—	—
	Metz	—	—	1	—	—	—	—	1	—	60	—	—	2	—	—
Wiesbaden	Paris	7	—	8	1	1325	—	—	5	—	75	—	—	1	—	30
Frankfurt (Taunus)	Paris	1	—	4	—	115	—	—	11	1	770	—	—	1	—	60
	Luxemburg	2	—	5	—	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Brüssel	—	—	1	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Darmstadt	Paris	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Metz	—	—	2	—	10	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt (Main-Neckar.)	Paris	—	—	18	—	570	—	—	13	—	280	3	—	14	—	400
	Nancy	—	—	1	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Metz	—	—	8	—	500	—	—	3	—	110	1	—	2	—	40
	Speyer	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	60
	Ludwigshafen	9	—	17	—	795	6	—	7	—	710	7	—	7	—	540
	Mainz	11	—	13	—	1510	2	—	7	—	575	10	—	6	—	935
Paris	Wiesbaden	4	—	11	—	765	5	—	7	—	310	3	—	11	—	570
	Frankfurt (Taunus)	1	—	6	—	315	3	—	1	—	40	—	—	3	—	140
	Darmstadt	—	—	3	—	70	—	—	3	—	5	—	—	—	—	—
	Frankfurt (M. N.)	8	—	27	—	1300	26	—	20	—	1800	24	—	24	—	1870
	Ludwigshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nancy	Mainz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	60
	Frankfurt (Taunus)	—	—	1	—	30	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Namur	Ludwigshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ludwigshafen	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Luxemburg	Mainz	—	—	1	—	50	—	—	—	—	—	2	—	—	—	35
	Frankfurt (Taunus)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	40
	Speyer	—	—	1	—	35	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
	Ludwigshafen	—	—	7	—	170	—	—	1	—	30	—	—	—	—	—
	Mainz	2	—	1	—	80	—	—	1	—	55	1	—	1	—	60
Metz	Wiesbaden	—	—	—	—	—	—	—	1	—	70	—	—	—	—	—
	Frankfurt (Taunus)	1	—	1	—	170	1	—	1	—	165	—	—	—	—	—
	Darmstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	40
	Frankfurt (M. N.)	8	—	10	—	1020	—	—	2	—	460	—	—	1	—	—
Gesammtverkehr 1860/61 via Forbach.		68	—	182	1	10515	47	—	125	3	6745	60	—	102	—	5765

Digitized by Google

ankreich

Juni.			Juli.			Auguſt.			September.			Summa.		
II.		Kilo.	I.	II.	Kilo.	I.	II.	Kilo.	I.	II.	Kilo.	I.	II.	Kilo.
— —	—	—	— —	1 —	—	— —	4 —	320	— —	4 —	—	— —	12 —	320
39 —	2	310	6 —	60 —	2	525	38 —	1	138 —	1	1075	18 —	113 —	2	885	105 —	2	560 —	11	8205
— —	—	—	— —	2 —	1	—	— —	—	1 —	—	—	— —	6 —	—	20	— —	—	15 —	1	250
— —	—	—	— —	2 —	1	—	— —	—	3 —	—	25	5 —	1 —	—	5	5 —	—	14 —	2	330
2 —	—	—	2 —	4 —	—	100	2 —	—	17 —	—	125	1 —	17 —	—	90	19 —	—	66 —	2	1730
19 —	—	90	4 —	12 —	—	—	38 —	1	138 —	1	1075	18 —	113 —	2	885	69 —	1	372 —	3	5100
— —	—	—	4 —	2 —	—	110	1 —	1	8 —	—	30	4 —	6 —	—	130	16 —	2	23 —	—	600
11 —	—	190	1 —	11 —	—	90	4 —	—	30 —	—	180	4 —	23 —	4	270	18 —	2	129 —	7	1645
— —	—	—	— —	5 —	—	55	— —	—	3 —	—	10	— —	2 —	—	—	1 —	—	18 —	—	155
— —	—	—	2 —	1 —	—	5	— —	—	2 —	—	60	— —	— —	—	—	2 —	—	3 —	—	65
— —	—	—	— —	2 —	—	—	— —	—	5 —	—	5	— —	— —	—	—	4 —	—	11 —	—	155
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	2 —	—	—
1 —	—	—	— —	7 —	—	45	— —	—	2 —	—	70	2 —	5 —	—	30	2 —	—	30 —	1	540
— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	10	— —	1 —	—	5	3 —	—	6 —	—	45
— —	—	—	— —	1 —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	1 —	—	—
— —	—	—	— —	— —	—	—	3 —	—	1 —	—	10	— —	5 —	—	—	3 —	—	9 —	—	10
— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	—
1 —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	2 —	—	—
1 —	—	—	— —	— —	—	—	2 —	—	5 —	—	—	— —	— —	—	—	2 —	—	6 —	—	—
— —	—	—	17 —	— —	—	460	15 —	—	1 —	—	300	9 —	— —	—	100	44 —	—	5 —	1	940
— —	—	—	1 —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	—
— —	—	—	1 —	— —	—	—	4 —	—	— —	—	—	5 —	1 —	—	10	10 —	—	1 —	—	10
— —	—	—	2 —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	2 —	—	— —	—	—
1 —	—	—	10 —	— —	—	—	4 —	—	— —	—	90	1 —	— —	—	—	15 —	—	1 —	—	90
7 —	—	60	3 —	2 —	—	—	6 —	—	4 —	—	30	— —	1 —	—	—	11 —	—	38 —	—	400
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	3 —	—	—
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	2 —	—	30	— —	1 —	—	5	— —	—	6 —	—	35
5 —	—	10	— —	3 —	—	—	1 —	—	3 —	—	50	2 —	2 —	—	40	8 —	—	38 —	—	200
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	4 —	—	50
— —	—	—	2 —	— —	—	20	— —	—	— —	—	—	— —	4 —	—	40	2 —	—	4 —	—	60
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	1 —	—	5	— —	— —	—	—	— —	—	1 —	—	5
1 —	—	20	2 —	1 —	—	70	3 —	—	3 —	—	90	— —	1 —	—	20	5 —	—	10 —	—	205
— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	2 —	—	1 —	—	50
2 —	—	—	1 —	— —	—	60	1 —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	5 —	2	11 —	—	485
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	2 —	—	—	— —	—	2 —	—	—
1 —	—	40	3 —	1 —	—	30	14 —	—	4 —	—	50	7 —	1 —	—	90	29 —	—	40 —	1	820
— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	2 —	—	— —	—	—
2 —	—	—	1 —	1 —	—	—	— —	—	3 —	—	—	1 —	1 —	—	20	6 —	—	16 —	—	150
9 —	—	—	11 —	5 —	—	20	12 —	—	— —	—	170	8 —	— —	—	80	47 —	—	83 —	—	2315
1 —	—	—	1 —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	1 —	—	—
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	1 —	—	—
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	1 —	—	—	— —	—	2 —	—	—
— —	—	—	— —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	1 —	—	— —	—	—
— —	—	—	2 —	— —	—	—	— —	—	— —	—	—	— —	— —	—	—	2 —	—	— —	—	—
469	4	7865	200	5	618	9	10880	288	3	1119	17	14725	208	4	908	19	17145	1218	27	5755	90	112920

Digitized by Google

Beilage Lit. **ehr**

mahn, der Main-Neckar-Bahn und dem

Von		Juni.			Juli.			August.			September.			Summa.		
		Classe		Reise-gepäck.	Classe		Reise-gepäck.	Classe		Reise-gepäck.	Classe		Reise-gepäck.	Classe		Reise-gepäck.
		I.	II.	Ztr.	I.	II.	Ztr.	I.	II.	Ztr.	I.	II.	Ztr.	I.	II.	Ztr.
	A	1		320	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	3	320
	B	3		180	—	4	200	—	3	70	—	3	90	—	26	970
	C	2		80	—	4	30	—	—	—	—	5	180	—	19	580
	D	2		140	—	—	—	—	—	—	—	1	70	—	6	210
	E	—		—	—	—	—	—	1	—	1	1	50	4	6	590
	F	—		—	1	1	130	—	2	130	—	—	—	1	3	260
Zweibrücken .	G	7		30	—	8	400	—	4	190	—	1	260	—	65	2310
	H	1		60	—	—	—	—	5	170	—	2	70	2	18	780
	J	—		—	2	1	150	1	—	80	—	—	—	5	3	370
	K	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	380
	A	1		10	—	1	110	—	2	80	1	12	540	2	37	2150
	B	4		400	—	—	—	—	3	90	3	7	750	3	37	1560
	C	2		—	—	3	110	—	—	—	1	—	50	1	1	50
	D	—		—	—	1	—	—	1	60	—	1	—	—	18	320
	E	—		—	—	3	70	—	4	190	—	—	—	—	13	570
Neunkirchen. .	F	—		—	—	8	380	—	3	70	—	3	140	—	15	480
	G	2		90	—	3	120	—	—	—	—	—	—	—	2	—
	H	1		—	—	1	—	—	1	100	—	—	—	—	6	100
	J	—		—	—	—	—	—	5	20	—	16	610	4	51	2180
	K	4		410	—	4	290	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	A	—		—	—	—	—	—	2	240	—	4	150	5	20	980
	B	1		50	—	—	—	—	1	40	—	1	—	—	6	240
	C	—		—	—	4	200	—	3	210	—	4	90	—	7	300
	D	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	100
	E	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	330
Saarbrücken .	F	—		—	—	3	120	—	5	120	—	2	—	—	34	800
	G	—		—	—	3	120	—	1	70	—	7	40	1	2	90
	H	2		90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	J	—		—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	5	600
	K	—		150	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	A	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	130
	B	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	30
	C	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	100
Saarlouis. . .	D	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	890
	E	2		100	—	3	90	—	3	320	—	—	—	—	4	210
	F	4		210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	100
Forbach	G	—		—	—	—	—	—	—	—	—	2	100	—	1	90
	H	1		90	—	—	—	—	2	200	—	2	350	—	4	550
	J	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		213		9520	25	310	12020	36	374	13640	32	399	15800	230	2570	102420

Digitized by Google

Beilage **Mehr**

bahn, der Main-Neckar-Bahn und dem

Von	Juni.		Juli.		Auguſt.		September.		Summa.	
	Claſſe	Reiſe-gepäck	Claſſe	Reiſe-gepäck	Claſſe	Reiſe-gepäck	Claſſe	Reiſe-gepäck	Claſſe	Reiſe-gepäck
Waldshut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zürich	1	—	—	—	—	—	1	—	—	50
	—	60	—	1	20	1	6	—	3	1	—	4	9	80
	4	130	1	9	780	2	12	—	—	3	—	14	72	6200
	3	—	—	1	140	2	1	—	—	6	—	2	43	1610
Stuttgardt	—	160	—	—	130	4	—	180	—	12	680	5	18	1810
	—	190	—	4	200	1	—	710	—	3	1040	4	18	3020
	—	—	—	1	—	1	—	20	—	1	110	2	3	520
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	160	—	5	360
	1	320	—	2	140	—	—	90	2	3	190	3	11	1050
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—	110
Ulm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	130
	2	150	—	3	120	—	—	—	—	—	—	—	11	670
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	100
	1	—	—	1	30	—	—	50	—	1	40	1	10	550
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	30
Augsburg	1	50	—	3	200	—	7	290	—	—	—	—	24	1140
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	50
	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	40
	1	10	—	3	200	—	—	—	—	—	—	—	7	340
	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	70
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	—	—	3	110	1	10	—	—	—	—	2	55	1390
	1	80	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	7	410
	3	90	—	1	40	2	18	800	—	22	600	4	79	2660
	3	380	—	2	40	1	2	220	—	2	70	1	22	1430
München	11	370	—	4	70	—	17	610	—	9	380	—	86	3380
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1	60	—	1	30	—	4	130	—	1	30	—	22	790
	1	10	1	4	610	—	3	210	—	4	—	1	24	1700
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	8	520
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	188	6190	14	235	10720	61	379	14220	39	427	16980	198	2189	91720

Digitized by Google

r Per

vischen

A					September.						Summa.					
Gewöhnliche Billete			llzug-lete	Gewicht	Gewöhnliche Billete			Schnellzug-Billete		Gewicht	Gewöhnliche Billete			Schnellzug-Billete		Gewicht
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	360
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	300
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	70
—	1	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	5	6	2	6	650
—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	140
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	90	—	—	—	—	1	90
—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	90	—	—	1	—	4	100
—	—	4	1	180	—	3	3	—	2	200	3	10	18	3	11	1300
—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	40	—	2	—	—	4	130
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	70
—	—	—	1	50	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	6	390
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	300	—	1	2	—	6	390
—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	140	—	7	8	—	13	620
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	40
—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	4	3	4	3	900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	60
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	—	1	140
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	240
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	6	—	—	—
—	—	3	2	80	—	—	—	—	—	—	—	2	18	2	2	760
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	250
—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	100	—	1	3	3	3	360
—	—	—	1	70	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	100
—	—	—	2	130	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	9	460
—	—	—	2	170	—	—	1	—	—	40	—	—	1	1	16	870
—	—	—	3	20	2	—	—	—	1	80	2	—	1	3	12	590
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	20
—	—	—	2	160	—	—	—	—	2	40	—	1	6	4	22	1770
—	—	—	1	50	—	—	—	—	1	50	—	—	1	2	13	830
9	74	126	157	18410	51	178	188	124	102	22600	221	1085	1541	538	1596	184510

Digitized by Google

Beilage Lit.

186061.

Monate.	Lager-, Lad- und Waag-Gebühren.			Summa der Einnahmen.			Reine Einnahme.			Bezahlte Nachnahme.			Baar-Ablieferung.			Zurückfließende Vorschüsse.		
	fl.	kr.	d/24	fl.	kr.	d/24	fl.	kr.	d/24	fl.	kr.	d/24	fl.	kr.	d/24	fl.	kr.	d/24
October . .	67	41	—	82263	15	11	54686	47	3	27575	18	—	65027	1	4	10560	—	—
November .	82	42	—	95990	13	—	69060	28	13	26926	21	—	79176	18	7	10110	—	—
December . .	83	34	—	71430	47	19	44791	59	11	26635	33	—	54169	5	19	9150	—	—
Januar . .	19	18	—	63077	52	12	37418	3	12	25655	50	—	48114	42	2	10790	—	—
Februar . .	61	28	—	65198	23	4	41537	44	9	23659	34	—	48925	43	17	7330	—	—
März . . .	121	29	12	70674	38	6	45793	51	6	24878	28	—	54773	16	21	9000	—	—
April . . .	106	4	—	71084	3	5	44602	52	7	26479	1	—	56074	16	18	11420	—	—
Mai . . .	150	23	—	71966	45	—	49815	4	6	22149	28	—	56414	22	8	6655	—	—
Juni . . .	121	42	—	71745	5	19	50498	45	21	21244	—	—	57662	38	13	7210	—	—
Juli . . .	133	47	—	69072	48	2	45115	7	21	23956	52	—	56378	45	15	10830	—	—
August . .	151	20	—	51085	10	9	46711	31	—	4371	17	—	47006	51	15	—	—	—
September .	119	12	—	75652	12	15	72057	18	13	3593	7	—	71448	53	11	—	—	—
Summa	1308	40	12	859241	45	6	602087	34	2	257124	49	—	695171	56	6	93055	—	—
		Ab . .		257154	11	4				Ab Vorschüsse . .			93055	—	—			
		Bleiben . .		602087	34	2					Bleiben . .		602116	56	6			
													29	22	4			
											Bleiben als reine Einnahme		602087	34	2			

Digitized by Google

Beilage Lit. I.

Stationen.	Güter-Ve	Durch die Revision berichtigte Baar-Ablieferung.			Darunter zurückfließende Vorschuß-Beträge.			Vorschüsse an die Einnehmereien.		
	Centner.	fl.	kr.	₰	fl.	kr.	₰	fl.	kr.	₰
Uebertrag vom vorigen Jahr	. . .	. .	.	.	. .	.	.	1750	—	—
Stationen der k. Saarbrücker und Trier-Luxemburger Bahn	100759	232701	13	6	—	—	—	—	—	—
Berbach	1099	1614	37	—	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	182430	39918	48	—	—	—	—	—	—	—
Einöd	66950	9085	39	—	—	—	—	—	—	—
Homburg	314840	40310	34	—	—	—	—	—	—	—
Bruchmühlbach	19705	2747	51	—	80	—	—	80	—	—
Hauptstuhl	1770	254	39	—	—	—	—	—	—	—
Landstuhl	67750	9554	18	—	—	—	—	—	—	—
Kaiserslautern	220411	37702	52	—	300	—	—	300	—	—
Hochspeyer	14260	718	5	—	—	—	—	—	—	—
Frankenstein	8770	749	31	—	950	—	—	950	—	—
Weidenthal	3023	311	26	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Beilage Lit. K.

Uebersicht

des

Güter-Verkehres

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen

pro **1860/61.**

Digitized by Google

Von	Nach den Stationen der königl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		Nach Bexbach. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
	Centn.	%tel	Centn.	%tel	Centn.	%tel	Centn.	%tel	Centn.	%tel	Centn.	%tel	Centn.	%tel	Centn.	%tel
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	2723	7	622	7	27	4	3373	8
Berbach	171	—	4079	1	333	3	4583	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweibrücken	2897	1	75237	4	468	4	78602	9	154	5	117	7	8	2	280	1
Einod	181	6	5091	8	23	7	5297	1	9	4	2	1	—	—	11	5
Homburg	539	6	66110	5	94	5	66744	6	31	7	30	1	1	6	63	4
Bruchmühlbach	222	6	13653	6	95	9	13972	1	6	—	152	6	—	—	158	6
Hauptstuhl	72	6	630	8	2	4	705	8	11	5	4	1	—	—	15	6
Landstuhl	414	9	6323	3	105	1	6843	3	45	9	36	5	2	4	84	8
Kaiserslautern	4945	1	257694	3	1122	5	263761	9	1296	2	2418	8	20	4	3735	4
Hochspeyer	47	2	44424	9	—	2	44472	3	1	1	20	—	—	—	21	1
Frankenstein	254	1	30078	1	224	6	30557	1	—	4	—	—	1	1	1	5
Weidenthal	19	4	10223	8	5	4	10278	6	—	4	37	9	—	—	38	3
Lambrecht	415	4	7745	7	101	3	8262	4	—	5	—	—	—	—	—	5
Neustadt	2349	4	63554	7	416	—	66320	1	120	3	726	9	—	2	847	4
Weissenburg	27	8	783	—	5	5	816	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaidt	152	4	524	9	13	2	690	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Winden	25	6	900	4	—	—	926	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	51	6	4453	6	24	3	4529	5	60	4	146	9	—	—	207	3
Landau	757	5	4630	9	48	7	5437	1	49	9	341	6	—	—	391	5
Knöringen	72	1	2042	4	3	—	2117	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Edesheim	4	5	66	5	2	4	73	4	—	—	—	—	3	—	3	—
Edenkoben	196	7	1332	3	30	—	1559	—	44	2	124	7	—	7	169	6
Maikammer	40	2	194	9	8	4	243	5	23	9	35	3	—	—	59	2
Hasloch	157	6	6987	2	—	7	7145	5	—	—	—	—	3	—	3	3
Böhl	21	—	89	4	—	4	110	8	—	—	—	—	3	—	3	3
Schifferstadt	77	1	7689	8	65	8	7833	—	—	—	27	4	—	—	27	4
Speyer	711	7	37722	2	224	2	38658	1	153	9	212	3	8	9	375	1
Mutterstadt	208	5	9124	3	4	7	9337	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Ludwigshafen	25761	7	282097	5	2655	3	310514	5	115	6	683	9	4	5	804	—
Oggersheim	12	3	2335	9	—	—	2348	2	—	—	140	9	—	—	140	9
Frankenthal	974	3	6496	8	64	6	7535	7	47	9	—	—	—	—	47	9
Bobenheim	5	—	4	5	1	8	11	3	—	—	—	—	—	—	—	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	1149	5	5991	1	163	4	7304	3	3	5	130	8	1	5	135	8
Summa	42967	7	958315	9	6309	7	1007593	3	4900	9	6013	2	77	8	10991	9

Digitized by Google

Nach

Zweibrücken.								Einöd.								Homburg.							
Gewicht.								Gewicht.								Gewicht.							
I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
7235	6	11451	4	245	7	48932	7	625	6	482	4	26	3	1134	3	2548	8	5949	8	23	5	8522	1
23	3	91	—	—	—	114	3	2	4	1	7	—	—	4	1	14	1	467	4	—	—	481	5
—	—	—	—	—	—	—	—	97	6	92	3	5	2	195	1	1525	9	467	5	35	4	2028	8
25	—	2413	9	3	5	2442	4	—	—	—	—	—	—	—	—	133	9	2	7	—	7	137	3
1333	3	2407	9	9	7	3750	9	426	4	611	3	1	2	1038	9	—	—	—	—	—	—	—	—
223	2	120	8	3	1	347	1	93	4	90	1	—	4	183	9	349	3	46	1	2	1	397	5
19	1	17	6	3	3	40	2	2	6	—	—	—	—	2	6	3	9	3	4	—	—	7	3
255	3	312	4	8	3	576	—	185	8	93	3	—	—	279	4	957	9	51086	4	15	2	52059	5
6590	8	15726	2	187	7	22504	7	9524	—	45247	1	118	3	54889	4	15117	3	18843	9	79	—	34040	2
16	6	7	—	—	—	23	6	7	3	68	6	2	3	78	2	55	—	2	3	—	4	57	7
50	5	180	5	6	8	237	8	6	4	3	6	—	—	10	—	46	4	209	6	—	9	256	9
3	7	1111	—	—	—	1114	7	—	4	—	—	—	—	—	4	61	2	31727	5	—	—	31788	7
405	7	113	3	16	8	535	8	54	5	16	2	3	5	74	2	102	4	1221	1	12	—	1335	5
4004	5	7714	8	87	2	11806	5	646	6	722	7	14	—	1383	3	6164	7	4583	1	59	—	10806	8
127	1	702	3	2	2	831	6	4	5	7	5	—	—	12	—	30	1	1	2	3	4	34	7
24	3	163	2	6	2	193	7	3	5	—	—	—	—	3	5	6	1	8	5	4	2	18	8
21	7	504	6	4	6	530	9	—	2	—	—	—	—	—	2	15	7	95	6	—	4	111	7
201	4	396	5	11	1	609	—	15	9	24	—	—	4	40	3	26	9	137	2	1	7	165	8
1353	2	1923	1	50	2	3326	5	416	4	642	9	5	4	1064	7	1616	8	1615	1	14	3	3246	2
96	4	150	7	3	7	250	8	69	4	5	9	2	3	77	6	116	2	249	—	2	—	367	2
17	6	16	8	3	2	37	6	5	—	24	—	—	3	29	3	22	8	8	7	—	7	32	2
664	7	6405	1	26	—	7095	8	447	1	408	9	1	9	857	9	1158	7	526	8	9	1	1694	6
12	6	65	4	3	3	81	3	37	3	84	9	1	8	124	—	142	7	160	4	—	—	303	1
35	7	8	1	3	7	47	5	461	4	994	4	—	2	1456	—	81	2	350	7	—	—	431	9
2	6	102	3	—	—	104	9	—	2	—	—	—	—	—	2	1	6	5	—	—	—	6	6
90	1	147	—	—	—	237	1	—	4	213	—	—	7	214	2	3	4	181	6	—	—	185	—
647	1	940	—	60	6	1647	7	107	3	10	7	9	2	127	2	1537	5	899	—	25	3	2461	8
66	7	3322	4	3	9	3393	—	19	5	29	—	—	—	48	5	206	7	2866	4	—	—	3073	1
28157	2	33248	6	1183	8	62589	6	1927	9	1053	1	59	—	3040	—	4679	2	152441	2	162	5	157282	9
14	7	220	8	—	—	235	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—
517	8	3167	9	27	5	3713	2	143	9	—	—	3	8	147	—	374	7	138	1	7	2	520	—
—	—	5	8	2	1	7	9	—	—	3	7	—	—	3	7	—	—	5	—	—	—	—	5
3243	6	1568	6	264	5	5076	7	349	6	66	3	19	5	435	4	1988	9	917	8	77	8	2984	5
5548	1	124727	—	2228	7	182436	8	15682	5	50997	6	276	1	66956	2	39090	9	275213	1	536	8	314840	8

Digitized by Google

Von	Nach Bruchmühlbach. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		Nach Hauptstuhl. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
	Centn.	0/10	Centn.	0/10	Centn.	0/10	Centn.	0/10	Centn.	0/10	Centn.	0/10	Centn.	0/10	Centn.	0/10
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	1135	9	1397	6	22	2	2555	7	97	—	294	5	—	—	391	
Berbach	1	7	1	2	—	—	2	9	5	1	1	6	—	—	6	
Zweibrücken	295	3	313	6	4	7	613	6	51	—	7	1	—	2	58	
Einöd	22	4	10	4	1	8	34	6	2	2	—	—	—	—	2	
Homburg	119	8	25	7	1	6	147	1	28	1	23	—	8	2	59	
Bruchmühlbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	2	—	—	19	
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Landstuhl	235	8	92	2	3	1	331	1	10	2	2	5	—	—	12	
Kaiserslautern	3404	4	3028	9	90	9	6524	2	144	5	64	1	10	7	219	
Hochspeyer	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
Frankenstein	32	8	—	4	—	7	33	9	7	4	25	3	—	—	32	
Weidenthal	—	—	202	8	—	—	202	8	—	—	—	—	—	—	—	
Lambrecht	10	5	12	5	7	9	30	9	—	—	12	3	—	—	12	
Neustadt	1999	3	1620	3	9	9	3629	7	133	1	82	8	1	5	217	
Weißenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schaidt	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	
Winden	58	8	52	5	—	—	91	3	53	1	16	5	—	—	69	
Rohrbach	27	2	21	7	2	2	51	1	481	9	70	7	8	6	561	
Landau	438	9	195	8	8	7	634	4	6	8	4	5	—	—	11	
Knöringen	2	4	—	—	—	—	2	6	—	7	—	—	—	—	—	
Edesheim	16	8	40	6	—	—	57	4	4	4	1	7	—	—	6	
Edenkoben	517	1	514	4	—	2	1031	7	4	6	—	—	—	—	4	
Maikammer	129	1	113	7	2	4	245	2	28	3	5	4	—	—	33	
Hafsloch	83	—	254	9	—	—	337	9	—	—	—	—	—	—	—	
Böhl	2	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—	3	—	—	—	
Schifferstadt	—	—	—	—	1	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	
Speyer	27	—	35	1	1	3	63	4	8	7	—	—	—	3	9	
Mutterstadt	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
Ludwigshafen	1577	7	893	2	17	7	2488	6	39	7	—	—	—	2	39	
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Frankenthal	230	1	13	8	1	2	245	1	2	4	—	—	—	—	2	
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	318	1	5	5	13	3	336	9	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	10666	8	8847	—	192	1	19705	9	1109	2	631	5	29	7	1770	

Digitized by Google

Nach

Landstuhl.								Kaiserslautern.								Hochspeyer.							
Gewicht.								Gewicht.								Gewicht.							
I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10
2225	9	1365	—	7	7	3598	6	12502	5	13454	8	200	1	26157	4	134	6	6	2	1	8	142	6
35	5	105	6	—	—	141	1	110	8	2083	8	2	6	2227	2	3	3	10	5	—	—	13	8
1142	—	4252	5	22	9	5717	4	2723	9	998	1	223	9	3945	9	25	6	1	8	—	7	28	1
35	2	5	9	—	—	41	1	1106	1	855	9	7	—	1969	—	9	—	9	5	—	—	18	5
399	3	829	7	3	8	1232	8	3155	5	4842	8	36	1	8034	4	44	1	1	7	—	—	45	8
46	2	20	9	—	—	67	1	324	9	9	3	—	2	334	4	—	6	1	2	—	6	2	4
29	4	8	1	—	—	37	5	85	4	106	5	—	—	191	9	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	544	8	341	2	13	8	899	8	9	—	1	1	—	—	10	1
2743	1	1992	5	148	7	4884	3	—	—	—	—	—	—	—	—	157	2	62	9	8	2	228	3
5	3	—	—	1	9	7	2	22	7	64	4	—	—	87	1	—	—	—	—	—	—	—	—
66	3	47	1	—	6	114	—	493	4	1049	1	—	9	1543	4	118	2	4	1	—	—	122	3
4	4	5825	5	—	—	5829	9	228	—	2621	8	—	—	2849	8	8	4	9665	5	—	—	9673	9
532	5	302	6	2	6	847	7	1344	9	570	2	53	6	1968	7	138	8	26	8	2	3	167	9
5598	6	5087	—	136	5	10822	1	6259	9	6534	2	475	4	13269	5	930	9	1179	2	29	6	2139	7
79	6	—	—	—	—	79	6	868	1	3003	6	33	7	3905	4	—	—	—	—	—	—	—	—
25	5	1	1	1	1	27	7	22	5	294	1	8	7	325	3	—	6	—	—	—	—	—	6
66	4	24	3	—	—	90	7	1051	6	1019	5	—	7	2071	8	59	2	7	4	—	—	66	6
91	6	226	1	—	7	318	4	274	5	1261	5	10	1	1546	1	12	4	14	5	—	—	26	9
256	3	2061	1	2	—	2319	4	2875	3	1739	3	143	5	4758	1	69	5	81	2	9	4	160	1
13	1	125	3	2	2	140	6	157	2	1210	5	9	9	1377	6	—	—	1	1	—	1	1	2
22	8	7	8	—	6	31	2	26	8	2	3	6	—	36	1	—	—	6	2	—	—	6	2
275	1	425	4	7	6	708	1	1790	5	1289	3	35	3	3115	3	190	3	269	3	39	8	500	—
288	3	151	9	1	5	421	7	332	5	89	3	6	8	428	6	9	3	4	6	1	1	15	—
3	6	39	8	—	3	43	7	2956	7	1994	3	1	4	7952	8	204	5	148	3	—	—	352	8
3	6	17	1	—	—	20	7	110	6	56	9	2	—	169	5	34	6	20	6	—	—	55	2
3	—	484	1	—	—	487	1	199	—	749	5	1	6	1250	1	—	—	5	7	—	—	5	7
316	6	3735	9	32	8	4085	3	3963	5	4464	1	82	8	8510	4	16	3	1	7	6	7	24	7
23	1	4	2	6	2	33	5	1780	4	11033	8	9	5	12823	7	—	—	—	—	—	—	—	—
7745	7	13154	—	127	6	21027	3	25997	2	62280	4	1207	8	89485	4	117	—	13	9	20	1	151	—
6	6	4	6	—	—	11	2	312	—	233	2	1	4	546	6	—	—	—	—	—	—	—	—
1123	2	904	9	15	7	2043	8	1564	6	3659	4	33	7	5257	7	18	1	3	5	—	3	21	9
—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	2	—	2	1	8	3	3	2	—	—	—	—	3	2
1204	1	1290	9	43	7	2538	7	7610	9	5160	5	596	8	13368	2	121	9	149	5	9	3	280	7
34711	9	42480	9	566	7	67759	5	81130	9	136076	—	3208	6	220415	5	2436	6	11698	6	130	—	14265	2

1

Digitized by Google

Von	Nach Frankenstein. Gewicht. I. u. II. Classe. Centn.	%	Wagenladungsclassen u. Specialtarife. Centn.	%	Eilgut. Centn.	%	Summa. Centn.	%	Nach Weidenthal. Gewicht. I. u. II. Classe. Centn.	%	Wagenladungsclassen u. Specialtarife. Centn.	%	Eilgut. Centn.	%	Summa. Centn.	%
en Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	324	7	304	4	2	2	631	3	8	8	3	3	4	—	16	1
Herbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	3	—	2	1	1
weibrücken	360	2	2	2	—	—	362	1	9	8	2	5	—	—	12	3
inod	1	1	1	2	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—
omburg	115	6	462	6	—	—	578	2	2	8	—	6	—	—	3	4
ruchmühlbach	69	2	107	8	—	—	177	—	—	—	—	—	—	—	—	—
auptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
andstuhl	334	7	148	—	—	6	483	3	—	—	—	—	—	—	—	—
aiserslautern	658	4	448	—	18	5	1124	9	1118	—	89	3	42	8	1250	1
ochspeyer	—	—	—	9	—	—	—	9	2	4	—	2	—	—	2	6
rankenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	1	4	—	—	5	6
eidenthal	—	—	21	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ambrecht	47	8	3	7	2	—	53	5	31	2	3	—	—	—	34	2
eustadt	321	—	36	3	38	4	395	7	340	4	220	7	61	5	622	6
eißenburg	—	—	—	—	5	2	5	2	—	—	24	2	—	—	24	2
chaidt	1	4	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—
inden	11	3	17	2	—	—	28	5	—	—	—	—	2	2	2	2
ohrbach	8	4	12	1	—	—	20	5	—	—	—	1	—	—	—	1
andau	56	6	3	7	—	—	60	3	32	5	—	—	—	2	32	7
öningen	10	2	18	4	—	—	28	6	2	7	—	—	—	—	2	7
desheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
enkoben	64	6	75	9	—	—	140	5	2	7	72	1	—	—	74	—
alkammer	42	3	33	9	2	2	78	4	93	2	15	1	—	—	108	3
aßloch	7	2	43	6	—	7	51	5	291	4	—	—	—	—	291	4
ohl	9	—	1	3	—	—	10	3	—	4	2	6	—	—	3	—
chifferstadt	1	—	5	8	—	—	6	8	—	—	4	7	—	—	4	7
peyer	14	3	227	5	2	8	244	6	7	2	401	5	—	—	408	7
utterstadt	3	2	1	8	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
udwigshafen	284	7	3810	2	36	4	4131	3	103	7	17	3	—	3	121	3
ggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
rankenthal	22	9	3	1	3	6	29	6	—	—	2	4	—	—	2	4
obenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
n Stationen der hessischen Ludwigsbahn	51	6	53	5	—	—	105	1	11	8	1	3	—	3	13	4
Summa	2821	4	5844	1	112	6	8778	1	2063	8	862	6	112	5	3038	9

Digitized by Google

Nach

Lambrecht.								Neustadt.								Weißenburg.							
Gewicht.								Gewicht.								Gewicht.							
I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
812	2	1969	2	25	2	2806	6	5825	7	6616	9	151	8	12594	4	916	1	2415	2	—	8	3332	1
—	—	400	—	—	—	400	—	36	8	151	9	—	9	189	6	—	—	—	—	—	—	—	—
205	5	203	7	1	4	410	6	1258	5	930	—	48	3	2236	8	41	2	213	—	3	6	257	8
133	6	623	6	—	—	757	2	268	1	780	3	2	1	1050	5	—	—	—	6	—	—	—	6
462	1	2012	3	—	—	2474	4	627	8	3573	—	2	1	4202	9	78	3	4420	5	—	—	4498	8
—	4	77	1	—	—	77	5	118	9	3553	1	6	1	3678	1	1	7	10801	5	3	—	10806	2
—	—	—	—	—	—	—	—	24	2	16	5	—	—	40	7	—	—	—	—	—	—	—	—
236	8	226	1	1	5	464	4	889	9	1783	2	19	9	2693	—	62	2	103	—	—	—	165	2
2104	5	2442	6	13	8	4560	9	7832	9	7919	1	283	2	16035	2	1073	2	4954	6	34	7	6062	5
242	8	106	2	4	3	353	3	347	6	1195	7	2	3	1545	6	12	8	—	—	8	6	21	4
250	3	39	9	—	—	290	2	164	1	449	—	1	2	614	3	42	—	—	—	—	—	42	—
35	—	8648	—	—	—	8683	—	237	1	49312	9	1	—	49551	—	6	1	—	—	—	—	6	1
—	—	—	—	—	—	—	—	335	1	3315	5	1	8	3652	4	77	5	7	4	—	7	85	6
812	2	832	8	57	9	1702	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3366	2	6874	—	445	7	10685	9
47	8	149	9	—	—	197	7	558	7	1692	7	41	—	2292	4	—	—	—	—	—	—	—	—
3	2	46	—	—	—	49	2	267	9	3107	9	4	4	3380	2	928	5	910	7	19	1	1858	3
211	—	595	6	—	—	806	6	479	4	3087	1	—	8	3567	3	91	3	269	2	2	1	362	6
109	—	397	3	—	1	506	4	1004	4	5863	4	13	2	6881	—	750	7	593	9	136	—	1480	6
214	7	159	3	4	—	378	—	1188	9	1064	4	102	6	2355	9	2317	—	42456	9	538	5	45312	4
22	7	69	7	—	—	92	4	233	4	176	7	12	—	422	1	142	—	72	9	23	3	238	2
31	8	17	7	4	2	53	7	39	4	10	1	1	9	51	4	49	7	6	4	1	6	57	7
74	9	363	7	6	3	444	9	285	7	693	4	19	—	998	1	491	7	663	4	15	3	1170	4
83	7	91	7	2	6	178	—	106	—	31	2	—	—	137	2	95	7	7	—	—	—	102	7
278	1	118	—	—	—	396	1	23	4	23	2	1	5	48	1	19	—	—	—	6	1	25	1
46	2	45	1	—	—	91	3	35	4	44	1	2	6	82	1	10	1	14	6	—	—	24	7
114	6	26	—	—	6	141	2	33	9	93	4	1	8	129	1	36	6	—	—	—	—	36	6
274	—	56	8	21	—	351	8	2286	5	2035	2	156	5	4478	2	951	5	63	4	32	7	1047	6
465	8	1746	—	—	2	2212	—	190	8	698	—	—	—	888	8	5	8	2	4	8	—	16	2
3989	2	11905	1	335	4	16229	7	19845	2	44971	—	786	3	65602	5	69032	3	512323	9	171	3	581527	5
52	2	44	8	—	—	97	—	223	6	50	7	—	6	274	9	7	6	—	—	—	—	7	6
255	3	359	1	6	2	620	6	2367	9	3893	3	43	4	6304	6	667	4	6472	—	43	3	7182	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	8	—	—	6	8	—	—	—	—	—	—	—	—
2708	6	2442	9	23	5	5175	—	11288	—	12043	9	426	5	23758	4	11431	4	14195	3	2370	9	27997	6
1 4278	2	36216	2	508	2	51002	6	58425	2	159183	6	2134	8	219743	6	92705	6	607841	8	3865	3	704412	7

Digitized by Google

Von	Nach Schaidt. Gewicht. I. u. II. Classe. Centn.	%	Wagenladungsclassen u. Specialtarife. Centn.	%	Eilgut. Centn.	%	Summa. Centn.	%	Nach Winden. Gewicht. I. u. II. Classe. Centn.	%	Wagenladungsclassen u. Specialtarife. Centn.	%	Eilgut. Centn.	%	Summa. Centn.	%
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	9	7	17	4	—	8	27	9	2626	7	23668	1	—	—	26294	8
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	—	4	2	6	5	6
Zweibrücken	11	5	3	6	—	—	15	1	142	5	634	7	9	8	787	—
Einöd	—	9	—	—	—	—	—	9	1	6	—	—	—	—	1	6
Homburg	5	4	680	—	—	—	685	4	110	5	2814	8	—	6	2925	9
Bruchmühlbach	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	10	4	—	2	14	6
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	9	1	—	—	14	7
Landstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	39	8	17	8	—	—	57	6
Kaiserslautern	29	4	—	6	2	7	32	7	538	2	136	8	10	4	685	4
Hochspeyer	21	6	—	3	—	—	21	9	15	3	4	—	2	3	21	6
Frankenstein	8	8	2	2	—	—	11	—	22	3	2	—	—	—	24	3
Weidenthal	—	—	4000	—	—	—	4000	—	3	5	12200	—	—	—	12203	5
Lambrecht	3	3	12	7	2	6	18	6	864	9	200	5	22	1	1087	5
Neustadt	204	2	94	9	14	3	313	4	804	7	326	1	50	1	1180	9
Weißenburg	9	—	901	—	1	6	911	6	62	—	3170	1	2	3	3234	4
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3	392	3	9	2	409	8
Winden	42	9	9	2	—	6	52	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohrbach	61	6	9	9	11	—	82	5	87	2	317	6	—	3	405	1
Landau	527	6	447	1	23	5	998	2	432	2	541	6	6	1	979	9
Knöringen	7	8	11	6	1	6	21	—	29	8	1	2	—	5	31	5
Edesheim	1	2	9	1	2	3	12	6	6	1	44	6	—	5	51	1
Edenkoben	97	5	23	2	—	8	121	5	118	4	801	4	5	3	925	1
Maikammer	160	—	2	6	—	—	162	6	22	6	45	—	3	—	70	6
Hasloch	—	1	—	3	—	—	4	1	—	3	4	—	—	—	4	4
Böhl	14	6	11	2	—	2	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	5	—	—	—	7	4
Speyer	157	7	2	3	4	6	164	6	1076	1	373	1	43	9	1493	1
Mutterstadt	1	6	2	6	—	—	4	2	4	6	23	5	—	—	28	1
Ludwigshafen	4291	6	2506	6	30	7	7828	9	4280	6	44682	—	245	—	49207	6
Oggersheim	1	8	—	—	—	—	1	8	4	2	9	—	—	—	13	2
Frankenthal	142	2	—	8	—	—	143	—	148	4	17	—	13	8	179	2
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	282	6	28	3	32	1	343	—	550	6	192	4	55	3	798	3
Summa	6094	6	8777	5	129	4	15001	5	12016	7	90643	9	485	2	103143	8

Digitized by Google

Nach

Rohrbach.								Landau.								Knöringen.							
Gewicht.								Gewicht.								Gewicht.							
I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
2080	6	15332	—	27	8	17460	4	2910	6	1469	7	50	5	4430	8	229	—	8	—	1	1	238	1
11	3	14	—	—	2	25	5	5	1	14	4	4	1	23	6	—	—	—	—	—	—	—	—
1698	8	794	3	1	—	2494	1	545	3	90	8	60	3	696	4	26	—	10	—	—	4	36	4
22	6	4	2	—	—	26	8	412	2	289	2	1	1	702	5	11	4	—	2	—	—	11	6
229	5	6675	6	—	6	6905	7	512	7	348	1	29	1	889	9	27	—	27	2	—	—	54	2
8	8	3	—	—	—	11	8	14	2	1	4	—	—	16	4	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2	1	9	3	2	7	3	—	—	—	4	2	6	3	—	2	4	—	—	—	—	2	4
39	4	137	4	—	—	176	8	255	9	166	8	3	1	425	8	17	—	4	—	4	—	25	8
136	4	1290	—	15	9	1442	3	3048	3	3139	5	187	2	6375	—	240	3	62	3	13	1	315	9
6	4	3	5	—	—	9	9	25	7	6052	9	5	4	6084	—	—	—	—	—	1	8	1	8
42	5	—	1	—	—	42	6	117	4	71	1	6	7	195	2	25	1	4	7	—	—	29	8
11	8	28303	6	—	—	28315	4	18	—	98144	7	—	—	98163	2	—	—	—	—	—	—	—	—
50	2	109	3	2	3	161	8	545	8	1191	1	39	5	1776	4	26	1	22	6	—	—	48	7
683	9	521	4	50	9	1256	2	1650	7	813	4	101	7	2565	8	252	—	57	5	41	7	351	2
42	4	9194	7	14	6	9251	8	851	6	4032	9	97	3	4981	8	2	—	45	9	2	6	51	8
52	2	2759	—	—	—	2811	2	104	5	992	3	26	2	1123	—	53	2	24	6	—	—	77	8
25	2	1	7	1	6	28	5	526	4	832	—	4	6	1363	—	49	2	75	6	—	—	124	8
—	—	—	—	—	—	—	—	23	6	16	7	4	7	45	1	51	7	1	2	—	—	52	9
105	—	78	1	2	5	185	6	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	5	—	—	—	12	—
12	5	7	3	4	8	24	6	26	9	—	—	—	—	27	7	—	—	—	—	—	—	—	—
25	3	4	8	—	—	30	1	14	1	4	6	—	1	18	7	—	8	32	—	5	3	38	7
49	4	111	2	4	—	174	6	92	2	359	1	16	9	459	2	—	9	3	8	2	—	7	5
31	5	4	1	—	—	35	6	85	9	22	5	9	3	117	7	43	9	5	5	1	6	51	7
2	5	4	2	1	—	7	7	16	5	—	8	—	4	17	7	19	2	2	5	4	—	25	7
3	4	6	7	—	—	10	1	3	5	3	—	—	5	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	6	—	3	—	4	1	3	7	6	1	1	—	2	8	9	2	8	6	1	—	—	8	9
57	6	88	2	8	—	155	8	1020	8	369	4	61	—	1451	2	53	5	7	2	10	9	71	6
1	6	—	—	—	9	2	5	162	8	6	—	3	5	172	3	8	1	46	3	—	—	54	4
2166	6	2152	5	53	5	4372	6	31640	6	45869	3	923	4	78433	3	898	5	88	9	56	2	1043	6
—	—	—	—	—	—	—	—	426	3	84	—	6	4	516	7	6	2	—	—	—	—	6	2
55	—	15	2	2	8	73	—	1198	9	1832	5	60	6	3092	—	24	4	48	7	17	9	91	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	4	2	8	5	6	—	—	—	—	—	6	—	6
455	4	61	3	19	4	536	1	7222	9	1704	8	698	5	9626	2	459	1	79	2	7	3	545	6
8140	6	67679	7	215	4	76035	7	53487	4	167918	8	2409	—	223815	2	2537	6	670	7	171	3	3379	6

Digitized by Google

Von	Nach Edesheim. Gewicht. I. u. II. Classe. Centn.	%	Wagenladungsclassen u. Specialtarife. Centn.	%	Eilgut. Centn.	%	Summa. Centn.	%	Edenkoben. Gewicht. I. u. II. Classe. Centn.	%	Wagenladungsclassen u. Specialtarife. Centn.	%	Eilgut. Centn.	%	Summa. Centn.	%
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	34	2	319	5	—	—	353	7	381	2	1556	2	8	6	1946	—
Verbach	—		—		—	—	—		7		219	9	2	7	229	6
Zweibrücken	4	5	16	4	—	—	20	9	310	4	770	3	73	3	1154	—
Einöd	1	2	—		—	8	2		5	2	283	2	2	4	290	8
Homburg	6	2	3	—	1	6	10	8	168	4	1108	3	3	3	1280	—
Bruchmühlbach	9	5	2	7	—	—	12	2	32		98	7	1	5	132	2
Hauptstuhl	—		—		—	—	—		1	5	4	2	—	—	5	7
Landstuhl	5	8	7	8	1	7	15	4	63	5	229	8	—	7	294	8
Kaiserslautern	15	5	28	6	—	9	45	—	639	3	2817	5	29	—	3485	8
Hochspeyer	3	6	5	8	—	6	10	—	23	4	18	2	2	2	43	8
Frankenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	37	2	22	4	—	2	59	8
Weidenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	1		271	6	—	—	272	6
Lambrecht	14	8	7	9	—	—	22	7	38	2	19	2	9	4	66	8
Neustadt	35	8	39	6	16	7	92	1	193	4	528	2	51	5	773	1
Weißenburg	—	—	—	—	2	4	2	4	140	3	226	3	4	1	371	3
Schaidt	8	1	1	5	2	4	12	—	113	3	1591	—	—	1	1704	4
Winden	18	8	32	4	—	—	51	2	117	9	1067	—	1	—	1185	9
Rohrbach	22	7	10	—	—	—	32	7	373	4	1079	6	20	4	1473	4
Landau	10	2	24	6	2	4	37	2	51	2	396	5	4	4	452	1
Knöringen	—	—	12	2	5	4	17	6	8	5	6	9	—	—	15	4
Edesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8	—	—	4	8
Edenkoben	5	—	4	2	—	2	9	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Maikammer	5	—	4	3	—	2	9	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Haßloch	—	—	—	—	—	—	—	—	14	2	5	—	2	2	21	4
Böhl	—	—	—	—	1	—	1	—	1	3	6	8	—	—	8	1
Schifferstadt	1	—	—	2	—	—	1	2	5	6	3	7	—	1	9	5
Speyer	93	2	294	2	63	6	451	—	224	7	327	1	22	3	574	1
Mutterstadt	4	2	10	2	4	4	18	8	81	9	227	3	2	—	311	2
Ludwigshafen	371	—	229	8	42	6	643	4	6412	9	11444	4	373	6	18230	9
Oggersheim	4	6	7	2	—	—	11	8	10	5	253	4	—	6	264	5
Frankenthal	5	4	16	8	1	—	23	2	245	6	248	3	12	8	506	7
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	70	3	39	6	21	6	131	5	1226	3	1087	8	165	—	2479	1
Summa	750	6	1118	5	169	6	2038	7	10929	3	25924	3	793	4	37647	—

Digitized by Google

Nach

Maikammer.								Haßloch.								Böhl.							
Gewicht.								Gewicht.								Gewicht.							
I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
6	—	125	—	7	6	138	6	90	7	320	—	2	8	413	5	—	9	—	5	—	3	1	7
8	6	8	2	—	1	16	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	2	113	4	1	—	135	6	54	6	2	6	4	5	61	7	1	1	1	3	—	—	2	3
5	1	36	3	—	7	42	1	9	4	4	3	10	3	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	1	70	9	1	3	87	3	206	5	99	8	10	5	316	6	—	2	—	—	—	—	—	2
16	5	30	1	—	3	67	3	4	3	13	3	—	—	17	6	—	—	—	—	—	—	—	—
1	6	3	6	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	—	137	1	—	7	197	9	45	9	238	6	1	4	285	9	1	6	—	5	—	1	2	—
54	—	121	1	5	2	180	3	980	9	959	4	32	2	1972	5	156	6	58	6	1	—	216	3
5	—	3	1	—	7	8	8	69	—	784	2	—	—	853	2	—	—	156	5	—	—	156	5
24	—	7	7	—	6	32	3	11	—	11584	—	—	—	11595	—	41	9	18	9	—	—	60	9
12	—	7	—	6	6	19	6	129	2	22504	4	—	—	22633	6	—	—	5	—	—	—	5	—
19	5	18	—	9	4	47	3	86	2	26	5	—	—	112	7	4	8	8	4	—	—	13	2
38	3	68	3	22	3	128	9	72	1	37	8	15	6	125	5	28	4	104	6	20	7	153	8
15	3	11	—	4	—	30	3	—	—	—	—	1	3	1	3	1	1	—	1	—	—	2	3
—	—	12	4	—	8	12	3	—	—	216	7	—	—	216	7	9	2	—	1	—	—	1	—
4	4	44	9	—	—	49	3	2	7	—	—	4	—	3	1	1	1	—	—	—	—	1	1
1	3	—	7	—	—	2	5	4	3	2	—	—	—	8	6	—	—	3	6	—	—	3	6
67	—	54	8	1	7	123	5	56	3	24	4	2	4	83	1	10	1	2	4	—	1	12	6
2	4	2	—	—	—	4	4	52	7	—	1	—	2	53	—	1	1	1	4	—	—	2	5
—	2	13	1	—	7	13	3	1	—	—	—	5	2	6	2	—	1	—	1	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	54	6	3	6	15	5	73	7	—	—	15	12	—	3	15	5
8	1	7	1	—	3	16	1	18	2	—	—	—	7	18	9	1	2	103	6	—	—	104	9
1	4	11	7	—	—	12	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	—	—	6	6
9	9	31	3	—	3	41	4	1	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—
42	3	78	3	3	2	123	5	148	3	248	—	—	—	396	5	—	—	21	9	1	1	23	1
3	2	19	9	1	—	24	1	336	3	137	1	31	6	505	5	45	3	179	7	21	3	246	3
324	4	424	4	13	6	762	4	1	5	102	—	—	—	103	5	1	—	—	—	—	—	1	—
9	—	5	2	1	2	16	—	2201	6	584	3	116	8	2902	7	306	8	147	8	33	5	488	1
54	5	48	7	1	—	104	2	50	1	36	2	—	—	86	3	11	7	2	2	4	5	2	3
—	—	—	—	—	—	—	—	265	2	49	3	5	1	319	6	—	4	31	7	—	—	47	2
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	1	3	—	—	—	—	—	—	—	4
65	4	73	1	5	1	143	6	194	7	25	5	8	3	228	5	9	5	27	1	2	—	38	5
896	1	1609	1	83	6	2588	8	5150	8	38905	4	265	1	43421	3	625	9	897	7	85	—	1608	6

Digitized by Google

Von	Nach Schifferstadt. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut		Summa.		Nach Speyer. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	149	9	32	9	—	—	182	8	7563	9	61793	3	62	3	69419	5
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	72	8	71	7	—	—	144	—
Zweibrücken	6	7	—	—	2	7	9	4	2197	1	3140	5	69	4	7407	—
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	411	4	379	6	1	4	792	—
Homburg	2	4	2	6	—	—	5	—	1380	8	12714	1	5	8	14100	—
Bruchmühlbach	—	4	2	2	—	—	2	6	11	8	4	4	—	—	16	—
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	6	—	—	2	—
Landstuhl	10	8	2	7	—	—	13	5	441	6	922	7	25	—	1389	—
Kaiserslautern	112	7	258	5	1	6	372	8	1825	7	14753	9	77	8	16657	—
Hochspeyer	—	2	—	2	—	—	—	4	40	2	1003	1	—	—	1043	—
Frankenstein	21	1	6	5	—	—	27	6	54	2	1003	9	—	—	1058	—
Weidenthal	31	4	17452	5	—	—	17483	9	2	9	93874	2	—	1	93877	—
Lambrecht	9	5	420	1	—	4	430	—	480	6	1280	7	45	—	1806	—
Neustadt	169	—	37	1	26	3	232	4	1589	2	664	3	183	—	2436	—
Weißenburg	10	2	—	—	—	—	10	2	640	8	3631	5	29	8	4302	—
Schaidt	—	—	6	9	—	—	6	9	29	6	202	4	8	4	240	—
Winden	20	7	10	6	—	—	31	3	501	5	221	3	7	4	730	—
Rohrbach	—	—	39	7	—	—	39	7	127	6	150	7	4	8	283	—
Landau	51	6	8	7	1	2	61	5	1866	9	555	6	54	—	2476	—
Knöringen	11	4	8	2	—	—	19	6	2	9	21	—	2	9	26	—
Edesheim	21	7	—	—	1	—	22	7	184	1	49	3	5	4	238	—
Edenkoben	25	8	8	9	—	—	34	7	293	2	398	9	27	2	719	—
Maikammer	155	9	35	7	—	4	191	9	103	9	114	8	6	1	224	—
Hasloch	1	3	200	—	1	9	203	4	104	8	121	7	—	5	227	—
Böhl	2	9	2	3	—	—	5	2	37	—	47	7	3	4	88	—
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	129	1	77	5	2	1	208	—
Speyer	370	7	120	9	7	—	498	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Mutterstadt	2	2	—	—	—	—	2	2	92	1	27	8	—	1	120	—
Ludwigshafen	1145	4	1664	6	135	9	2945	9	12370	2	8611	8	1242	9	22224	—
Oggersheim	232	5	—	—	1	9	233	4	547	6	97	2	6	4	651	—
Frankenthal	81	3	10	8	14	9	107	—	1646	5	1168	1	52	7	2867	—
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	—	—	4	2	10	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	63	—	132	7	1	1	196	8	8350	7	4158	8	921	6	13411	—
Summa	2710	8	20465	3	195	3	23371	4	43087	5	213264	3	2849	7	259201	—

Digitized by Google

Von	Nach Mutterstadt. Gewicht.								Nach Ludwigshafen. Gewicht.							
	I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungs-Classe u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	91	9	82	8	6	2	180	9	28509	—	118392	8	562	2	147464	—
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	11	5	81	5	—	2	93	2
Zweibrücken	30	9	14	9	5	2	51	—	6382	—	11827	9	255	4	18465	3
Einöd	13	1	14	4	—	8	28	3	293	3	129	6	12	5	436	—
Homburg	61	—	4	7	—	—	65	7	4385	6	124369	2	21	5	128776	3
Bruchmühlbach	2	2	—	—	—	—	2	2	108	4	825	9	1	2	935	5
Hauptsuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	4	1	—	—	5	5
Landstuhl	12	5	208	7	1	1	222	3	2536	9	3580	3	47	8	6165	—
Kaiserslautern	530	4	534	4	44	1	1108	9	15241	9	77312	8	318	2	92872	9
Hochspeyer	—	—	—	—	—	—	—	—	47	4	12585	4	21	—	12653	8
Frankenstein	20	6	609	2	—	—	629	8	67	2	1910	—	16	1	1993	3
Weidenthal	—	3	25609	4	—	—	25609	7	201	2	569712	8	110	8	570024	8
Lambrecht	89	4	4	3	5	2	98	9	2141	2	876	2	121	1	3138	5
Neustadt	221	8	451	—	11	9	684	7	7967	1	10319	9	433	4	18720	4
Weißenburg	2	4	—	—	—	—	2	4	11039	5	49133	3	703	4	60876	2
Schaidt	—	—	—	—	—	—	—	—	85	1	410	5	78	1	573	7
Winden	59	2	41	5	—	—	100	7	527	1	919	2	20	5	1466	8
Rohrbach	33	9	—	1	1	4	35	4	683	7	2928	2	9	3	3621	8
Landau	24	5	6	—	12	5	43	—	4684	1	2341	7	388	3	7414	2
Knöringen	38	9	7	7	—	—	46	6	468	8	731	1	9	1	1209	—
Edesheim	35	6	17	8	—	—	53	4	149	4	503	6	20	6	673	6
Edenkoben	22	9	432	5	—	—	455	4	5608	5	8605	4	154	6	13768	5
Maikammer	130	8	154	3	—	—	285	1	412	2	259	—	27	2	698	4
Haßloch	9	8	3	4	1	—	14	2	386	—	741	4	38	6	1166	—
Böhl	4	1	—	—	—	—	4	1	73	1	47	1	5	8	126	—
Schifferstadt	—	1	—	—	—	—	—	—	49	5	179	7	1	9	231	1
Speyer	221	4	793	2	3	5	1018	1	3982	8	1308	5	358	7	5650	—
Mutterstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	69	—	28	3	13	9	111	2
Ludwigshafen	685	—	1884	9	50	2	5620	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Oggersheim	4	6	—	—	—	—	4	6	658	4	992	1	32	—	1682	5
Frankenthal	113	4	44	4	4	7	162	5	2089	6	1599	1	189	8	3878	3
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	24	8	9	2	50	—
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	216	4	28256	4	41	8	28514	6	26340	2	46422	1	2312	5	75074	8
Summa	2677	1	62176	—	189	6	65042	7	124617	7	1049104	2	6294	9	1180016	8

Digitized by Google

Von	Nach Oggersheim. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		Nach Frankenthal. Gewicht. I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10	Centn.	%/10
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	110	2	36	1	2	9	149	2	3654	6	25219	6	14	—	28888	3
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204	6	—	2	204	5
Zweibrücken	1	—	1	3	3	2	5	5	1067	8	131	1	34	9	1233	3
Einöd	—	1	—	—	—	—	—	1	20	3	13	8	—	—	34	1
Homburg	6	6	—	—	—	—	6	6	430	5	3221	3	—	8	3652	6
Bruchmühlbach	—	—	—	—	2	8	2	8	39	5	3	4	2	—	44	9
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Landstuhl	34	—	4	4	—	—	38	7	630	1	240	3	10	—	880	4
Kaiserslautern	320	—	343	3	8	7	672	—	1806	9	3331	1	20	9	5158	9
Hochspeyer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9	—	6	5	—
Frankenstein	—	1	—	—	—	—	—	1	12	5	85	6	—	2	98	3
Weidenthal	397	5	38916	1	—	—	39313	6	4	1	170	—	—	2	174	6
Lambrecht	11	—	7	—	—	—	18	—	414	2	145	2	23	4	582	8
Neustadt	117	9	57	3	3	5	178	7	669	1	242	9	76	2	988	2
Weißenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	72	1	42	8	6	7	121	4
Schaidt	6	3	2	2	1	1	9	6	1	2	1	3	—	—	2	—
Winden	7	—	—	—	—	—	7	—	27	1	80	6	1	1	107	8
Rohrbach	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	19	—	2	—	23	3
Landau	9	4	15	4	3	2	28	—	604	5	257	5	60	7	922	7
Knöringen	4	3	—	—	—	1	4	4	8	6	5	1	3	3	17	—
Edesheim	3	8	9	—	—	—	12	8	10	1	6	7	—	—	17	4
Edenkoben	34	9	56	—	7	7	98	6	529	7	504	5	51	3	1085	7
Maikammer	54	8	64	9	2	—	121	7	156	3	99	3	2	—	257	6
Hafsloch	13	6	620	1	—	—	633	7	148	6	5	4	—	9	154	5
Bohl	1	6	5	7	2	2	9	5	5	2	1	3	—	8	7	3
Schifferstadt	10	4	—	—	—	—	10	4	23	9	4	4	1	—	29	3
Speyer	169	7	132	—	1	—	302	7	1360	3	825	1	77	—	2262	4
Mutterstadt	7	2	—	5	—	—	7	7	26	5	3	4	1	7	31	6
Ludwigshafen	1056	8	5076	3	46	6	6179	7	9941	—	17060	1	1270	3	28271	7
Oggersheim	—	—	—	—	—	—	—	—	19	3	21	6	5	—	45	9
Frankenthal	112	9	18	2	26	6	187	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Bobenheim	—	—	—	—	6	3	6	3	—	—	2	2	—	—	2	2
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	3989	1	2923	6	134	2	7046	9	9401	1	5361	8	548	—	15310	9
Summa	6180	2	48319	1	252	4	55052	—	31089	2	57315	1	2214	7	90619	—

Digitized by Google

Von	Nach Bobenheim. Gewicht.								Nach den Stationen der hessischen Ludwigsbahn. Gewicht.							
	I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.		I. u. II. Classe.		Wagenladungsclassen u. Specialtarife.		Eilgut.		Summa.	
	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%	Centn.	%
den Stationen der königlich Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	—	5	—	—	—	—	—	5	951	9	8093	4	56	4	10001	7
Berbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3	4	—	—	4	3
Zweibrücken	—	—	—	—	—	—	—	—	1532	5	1638	7	229	4	3400	6
Einöd	—	—	—	—	—	—	—	—	31	—	13	5	3	1	47	6
Homburg	—	—	—	—	—	—	—	—	719	2	4750	8	4	6	5474	6
Bruchmühlbach	—	9	—	—	—	—	—	9	15	8	191	5	1	5	208	8
Hauptstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	10	7	1	6	19	3
Landstuhl	—	—	—	—	—	—	—	—	582	1	1424	6	58	3	2065	—
Kaiserslautern	—	—	—	—	3	3	3	3	851	7	6511	5	413	2	7776	4
Hochspeyer	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	25	7	18	3	45	8
Frankenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	13	9	59	4	8	3	81	6
Weidenthal	—	—	3000	—	—	—	3000	—	48	6	1289	5	—	—	1338	1
Lambrecht	—	—	—	—	—	—	—	—	917	7	4515	6	614	4	6047	7
Neustadt	—	1	—	—	—	—	—	1	1632	2	5510	2	247	1	7389	5
Weißenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	81	9	8283	1	151	7	8516	7
Schaidt	5	5	—	—	—	—	5	5	79	8	55	2	13	9	146	9
Winden	—	—	—	—	—	—	—	—	437	6	547	7	26	4	1011	7
Rohrbach	—	—	—	—	—	—	—	—	547	6	472	3	89	3	1109	2
Landau	—	—	—	—	—	—	—	—	2208	1	8578	3	438	5	11224	9
Knöringen	—	—	—	—	—	3	—	3	123	2	286	3	6	6	416	1
Edesheim	—	—	—	—	—	—	—	—	67	3	74	1	4	3	145	7
Eisenkoben	1	1	—	—	—	—	1	1	1032	2	7688	8	516	2	9237	8
Maikammer	—	—	—	—	—	—	—	—	86	9	237	6	74	7	399	2
Hasloch	1	—	—	—	—	6	1	6	81	6	47	7	20	6	149	9
Bohl	—	1	—	—	—	—	—	1	31	3	12	4	1	8	45	5
Schifferstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	46	9	132	9	7	3	187	1
Speyer	8	2	2	3	3	8	14	3	2742	—	3009	5	397	2	6148	7
Mutterstadt	1	1	—	—	—	—	1	1	352	9	1959	2	7	2	2319	3
Ludwigshafen	17	1	1	3	7	3	25	7	12739	2	44468	—	1390	1	58597	3
Oggersheim	—	2	—	—	—	—	—	2	518	3	1659	4	125	4	2303	3
Frankenthal	—	—	—	—	5	5	5	5	2745	3	20065	1	347	2	23157	6
Bobenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2	9	6	43	1	59	9
den Stationen der hessischen Ludwigsbahn	13	—	—	—	66	1	79	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	48	8	3003	6	87	1	3139	5	31235	8	132523	7	5318	6	169078	1

Digitized by Google

Beilage Lit. H

des internati

Monate.		
Januar		
Februar		
März		
April		
Mai		
Juni		
Juli		
August		
September . . .		
Sum		
Januar . . .		
Februar . . .		
März		
April		
Mai		
Juni		
Juli		
August . . .		
September . .		
Sum		
Total-Sum		

Digitized by Google

Beilage Lit. H

des internati

Stationen	
Zweibrücken . .	
Kaiserslautern .	
Neustadt . . .	
Landau	
Speyer	
Ludwigshafen . .	
Worms	
Summ	
Zweibrücken . .	
Kaiserslautern .	
Neustadt . . .	
Landau	
Speyer	
Ludwigshafen . .	
Worms	
Summ	
Total-Summ	

Digitized by Google

Beilage Lit. I

1860/61.

Monate.	Fracht.												Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	gewöhnliches Gut.																	
	Ausnahmsclasse B.		Ausnahms-Classe nach Basel.		Special-Tarif 1.		2.		3.									
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.			fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
October . . 18	415	41	18	32	5	46	8	11	—	—			9	17	3	6	1206	57
November .	373	15	66	57	43	49	37	28	42	9			14	36	5	34	2006	30
December . .	468	47	16	22	51	55	9	45	94	29			20	12	5	58	2420	14
Januar . . 18	213	11	577	7	226	31	37	—	180	4			60	34	14	7	4325	56
Februar . .	636	38	61	46	402	16	34	17	215	51			59	15	13	24	3609	31
März . . .	325	26	52	45	46	37	135	1	106	27			27	49	11	47	2672	59
April . . .	242	23	94	16	29	24	75	56	158	47			33	47	8	40	1970	16
Mai . . .	215	53	49	17	101	34	156	50	75	30			10	5	8	41	1808	35
Juni . . .	241	25	66	39	143	33	31	33	60	19			11	44	8	23	1665	48
Juli . . .	212	20	65	17	37	5	3	28	31	15			11	23	10	29	1673	14
August . .	203	30	40	56	146	28	31	7	16	54			—	—	—	—	1666	4
September .	336	—	45	52	78	41	39	44	7	53			—	—	—	—	2252	44
Summa .	3884	29	1155	46	1313	39	600	20	989	38			258	42	90	9	27278	48

Digitized by Google

e 186061.

Stationen.	Fracht. Gewöhnliches Gut. Maximaltaxe A.			Maximaltaxe B.			Ausnahme-Klasse nach Basel.		Special-Tarif 1.		Special-Tarif 2.		Special-Tarif 3.		Provision für Nachnahme.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
		fr.	fl.		fr.	fl.		fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
Zweibrücken	—	—	—	—	—	—	—	—	51	3	—	—	—	—	28	11	—	—	879	50
Homburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	34	—	—	145	21
Kaiserslautern	—	88	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	26	11	47	859	38
Neustadt	15	8	17	—	—	—	—	—	76	2	—	—	—	—	6	10	20	4	527	45
Weißenburg	6	130	33	—	—	—	—	—	54	3	227	41	—	—	—	—	—	—	1201	16
„ (Transit)	37	41	34	853	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2796	32
Landau	—	—	—	—	—	—	—	—	311	10	8	42	—	—	—	—	—	—	543	41
Speyer	32	—	—	—	—	—	—	—	13	56	—	—	—	—	7	—	19	9	357	43
Ludwigshafen	32	821	33	—	—	—	—	—	507	27	111	24	982	53	67	15	33	32	4697	29
„ (Transit)	51	2720	12	302	24	—	—	—	299	58	195	55	6	45	59	28	5	37	14916	26
Frankenthal	49	73	38	—	—	—	—	—	—	—	56	38	—	—	45	38	—	—	353	7
Summa	42	3884	29	1155	46	—	—	—	1313	39	600	20	989	38	258	42	90	9	27278	48

Digitized by Google

Beilag

Apri
Mai
Juni
Juli
Augi
Sept

Apri
Mai
Juni
Juli
Aug
Sep

T

Digitized by Google

Kaiſ
Neuſ
Weiſ
Land
Spey
Ludw
Fran

Kaiſe
Neuſt
Weiſ
Landc
Speyc
Ludwi
Frank

To

Digitized by Google

Beilage Lit. K g.

des directen Güterve

Monate.	Eilgut.	
	Ctr.	%10
Juni . . . 1861	5	9
Juli . . . „	21	4
August . . „	81	3
September . „	139	8
Summa . .	248	4
Juni . . . 1861	45	1
Juli . . . „	38	6
August . . „	44	7
September . „	50	1
Summa . .	178	5
Total-Summa . .	426	9

Digitized by Google

Beilage Lit. K h.

des directen Güterverkehr

Stationen.	Eilgut.		G	
				I.
	Ctr.	%	Ctr.	%
Zweibrücken	35	3	89	
Homburg	2	9	11	
Kaiserslautern	47	8	503	
Neustadt	15	9	282	
Weißenburg	17	2	12	
Schaidt	1	6	38	
Landau	26	9	105	
Edenkoben	5	8	39	
Speyer	37	6	112	
Ludwigshafen	44	9	92	
Frankenthal	12	5	95	
Summa	248	4	1381	
Zweibrücken	31	3	77	
Homburg	—	—	14	
Kaiserslautern	36	6	522	
Neustadt	22	4	107	
Weißenburg	15	3	2	
Schaidt	4	1	1	
Landau	14	2	58	
Edenkoben	24	7	70	
Speyer	7	9	188	
Ludwigshafen	10	6	86	
Frankenthal	11	4	47	
Summa	178	5	1176	
Total-Summa	426	9	2557	

Digitized by Google

Beilage Lit. K i.

Ergebniß

des directen Güterverkehrs mit den Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, Rotterdam und Amsterdam, im Jahre 1860/61.

I. Monatweise.

Monate.	Gewicht.								Fracht.								Provision.		Versicherungs-Taxe.		Summa.	
	Eilgut.		Gewöhnliches Gut. I. (Normal-) Classe.		Gewöhnliches Gut. II. (Wagenladungs-) Classe.		Summa.		Eilgut.		Gewöhnliches Gut. I. (Normal-) Classe.		Gewöhnliches Gut. II. (Wagenladungs-) Classe.									
	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	Ctr.	%10	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.			fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
April	6	9	224	2	101	1	332	2	1	19	17	24	3	54	—	4	—	4	22	45		
Mai	16	6	235	6	298	8	551	—	2	51	16	16	10	23	—	10	—	45	30	25		
Juni	10	8	363	6	1440	2	1814	6	1	51	25	11	50	25	—	—	—	10	77	37		
Juli	18	5	212	1	535	5	766	1	3	11	14	41	18	28	—	15	—	12	36	47		
August	59	5	258	9	422	6	741	—	10	49	17	55	14	29	—	3	—	6	43	22		
September	18	6	298	5	924	5	1241	6	3	11	20	25	31	39	—	—	—	—	55	15		
Total	130	9	1592	9	3722	7	5446	5	23	12	111	52	129	18	—	32	1	17	266	11		

II. Stationsweise.

Station																						
Ludwigshafen	130	9	1592	9	3722	7	5446	5	23	12	111	52	129	18	—	32	1	17	266	11		

Digitized by Google

Digitized by Google

über

Mär				September.								Summa.							
Ochsen.	Kühe.	Schweine.	g.	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber.	Geld-Betrag.			Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Schweine.	Kälber.	Geld-Betrag.		
Stückzahl.			%	Stückzahl.					fl.	kr.	%	Stückzahl.					fl.	kr.	%
—	—	—	18	56	—	—	—	1290	298	7	22	1094	—	35	—	31204	6065	6	9
25	4	15	—	—	7	—	5	2	—	23	—	—	380	23	113	90	19	6	—
—	—	—	—	8	—	12	—	49	48	31	—	14	12	25	176	211	218	8	—
12	—	6	—	—	—	—	—	1	—	11	—	—	—	—	—	4	—	35	—
22	7	67	—	5	9	18	4	52	29	35	—	8	78	106	140	158	152	20	—
		12	—		55	10	49	308	70	22	—	32	204	95	590	7871	968	55	—
19	22	25	—		—	—	6	—	1	36	—		—	—	58	27	23	4	—
—	3	1	—		6	35	5	140	48	50	—	30	308	418	505	5458	1478	9	—
4	6	—	—	17	13	—	—	18	47	1	—	115	50	25	8	1961	480	11	—
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	11	—	—	4	13	1	9	13	41	—
—	—	—	—	1	—	3	—	57	9	21	—	2	7	7	9	2370	167	34	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	12	—	—	—	—	32	8	3	12	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	1	12	—
—	15	—	—	1	—	44	—	164	42	27	—	14	1	224	1	2529	336	2	—
—	30	—	—	—	—	18	—	—	12	30	—	3	—	351	2	23	270	9	—
—	—	—	—	—	—	6	—	—	4	—	—	2	—	8	32	52	17	28	—
—	4	—	—	—	—	1	—	—	2	9	—	—	—	22	—	115	39	2	—
4	19	4	—	—	—	7	102	7	21	7	—	—	15	119	193	149	192	15	—
—	—	11	—	—	—	—	20	2	3	33	—	—	—	—	197	39	36	9	—
1	—	27	—	—	—	—	7	4	1	43	—	1	2	17	60	14	26	2	—
—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	29	121	65	7	171	27	—
—	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4	65	2	1	89	42	—
236	165	72	—	9	9	26	—	—	46	35	—	88	1239	1847	734	549	2276	46	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	17	20	—	—	21	52	—
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	34	—	79	34	33	—
—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	11	22	16	6	76	8	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	3	—	—	6	15	—
—	—	—	18	72	438	391	56	2	444	5	—	278	1510	1803	1657	902	1867	23	3
323	305	241	12	169	537	571	254	2097	1132	29	22	1869	3888	5423	4591	54064	15221	34	12

ach befördert:	Pferde	. .	1869		
	Ochsen	. .	3888		
	Kühe	. .	5423		
	Schweine	. .	4591		
	Kleinvieh	. .	54064		
	Hunde	. .	4560	657	57 6
	Total-Summa	. .	74395	15879	31 18

Digitized by Google

Digitized by Google

E
en-Trans
in

Von Friedrichsthal.																													
	Kohlen-Wagen.																												
	à 80	à 100	à 120	à 140																									
	Centner.																												
	—	10	—	—	83	—	—	—	117	381	4	82	6592	229	56	129	199	6973	229	4	56	129							
	—	—	—	—	150	—	—	—	12	253	11	70	7092	201	7	18	82	7345	201	11	7	18							
	—	—	—	—	195	—	—	—	8	386	3	93	6961	170	4	23	101	7347	170	3	4	23							
	—	—	—	—	261	—	—	—	11	224	—	94	6401	158	10	36	105	6625	158	—	10	36							
	—	—	—	—	168	—	—	—	12	167	1	80	6249	192	6	26	92	6416	192	1	6	26							
	—	—	—	—	164	—	—	—	4	147	4	34	5925	130	7	29	38	6072	130	4	7	29							
	—	1	—	—	77	—	—	—	—	144	6	43	4998	122	14	38	43	5142	122	6	14	38							
	—	—	—	—	153	—	—	—	3	128	8	45	4792	150	19	41	48	4920	150	8	19	41							
	—	—	—	—	54	—	—	—	14	198	62	44	4447	101	2	7	58	4645	101	62	2	7							
	—	—	—	—	71	—	—	—	—	232	28	28	4434	94	5	12	28	4666	94	28	5	12							
	—	—	—	—	331	—	—	—	—	262	38	47	5888	107	4	16	47	6150	107	38	4	16							
	—	—	—	—	302	—	—	—	—	145	53	40	6742	138	3	6	40	6887	138	53	3	6							
	—	11	—	—	2009	—	—	—	181	2667	218	700	70521	1792	137	381	881	73188	1792	218	137	381							

rg.						Zusammen.												Total.											
Kohlen-Wagen.						Coaks-Wagen.			Kohlen-Wagen.									Wagen.											
à 100	à 120	à 140	à 150			à 80	à 100	à 125	à 80	à 100	à 120	à 140	à 150					à 80	à 100	à 120	à 125	à 140	à 150						
Centner.						Centner.			Centner.									Centner.											
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										
—	—	—	—																										

Digitized by Google

Digitized by Google

Beilage Lit. N.

Uebersicht
der Kohlen- und Coaks-Transporte
im Jahre 1860/61.

I. Monatweise.

Monate.	Coaks.				Kohlen.						Gesammtzahl der Centner.	Taxe.	
	Zahl der Wagen à 80 Centner.	à 100 Centner.	à 125 Centner.	Zahl der Centner.	Zahl der Wagen à 80 Centner.	à 100 Centner.	à 120 Centner.	à 140 Centner.	à 150 Centner.	Zahl der Centner.		fl.	kr.
October . 1860	117	381	4	47960	82	6592	229	56	129	720430	768390	91225	5
November „	12	253	11	27635	70	7092	201	7	18	742600	770235	88845	10
Dezember „	8	386	3	39615	93	6961	170	4	23	727950	767565	91122	9
Januar . 1861	11	224	—	23280	94	6401	158	10	36	673380	696660	76508	35
Februar . „	12	167	1	17785	80	6249	192	6	26	659080	676865	76836	10
März . . „	4	147	4	15520	34	5925	130	7	29	616150	631670	72575	43
April . . „	—	144	6	15150	43	4998	122	14	38	525540	540690	62826	—
Mai . . „	3	128	8	14040	45	4792	150	19	41	509610	523650	58993	47
Juni . . „	14	198	62	28670	44	4447	101	2	7	461670	490340	55281	21
Juli . . „	—	232	28	26700	28	4434	94	5	12	459420	486120	54195	40
August . „	—	262	38	30950	47	5888	107	4	16	608360	639310	67033	28
September „	—	145	53	21125	40	6742	138	3	6	695280	716405	76696	30
Summa .	181	2667	218	308430	700	70521	1792	137	381	7399470	7707900	872139	38

Digitized by Google

Beilage Lit. **O.**

Uebersicht der Kohlen- und Coaks-Transporte im Jahre 1860/61.

II. Stationsweise.

Nach folgenden Stationen.	Zahl der Wagen mit Coaks.			Zahl der Wagen mit Kohlen.					Zahl der Centner.	Taxe.	
	à 80	à 100	à 125	à 80	à 100	à 120	à 140	à 150		fl.	kr.
	Centner.			Centner.							
Zweibrücken	1	141	6	—	4812	129	23	124	533430	19907	11
Einöd	—	2	—	—	436	6	—	—	44520	1661	58
Homburg	—	30	—	—	733	21	3	5	79990	1426	12
Bruchmühlbach	—	72	7	—	250	5	—	—	33675	1075	8
Landstuhl	26	103	4	—	411	7	—	—	54820	2560	24
Kaiserslautern	22	168	—	—	6816	114	11	12	717180	49331	57
Hochspeyer	—	—	—	—	316	—	—	—	31600	2612	5
Frankenstein	—	—	—	—	236	—	—	—	23600	2178	43
Lambrecht	—	10	—	—	711	—	—	1	72250	8083	46
Neustadt	5	6	—	2	2884	48	6	7	297210	36002	55
Aarau ꝛc.	—	—	—	—	1921	—	—	—	192100	13553	29
Basel	—	7	—	—	6188	1	—	—	619620	55731	16
Saint-Louis	—	1	—	—	31	—	—	—	3200	288	24
Mühlhausen	—	12	—	—	795	2	1	2	81380	7132	48
Altkirch-Belfort	—	34	—	—	209	—	—	—	24300	2161	49
Thann	—	5	—	—	1679	—	—	—	168400	15105	8
Cernay	—	5	—	—	329	—	—	—	33400	2996	38
Wollweiler	—	—	—	—	344	—	—	—	34400	3001	41
Rouffach	—	7	—	—	15	—	—	—	2200	197	38
Colmar	—	4	—	—	519	—	—	—	52300	4647	56
Benwihr	—	—	—	—	4	—	—	—	400	35	56
Ribeauville	—	—	—	—	101	—	—	—	10100	905	25
Schlettstadt	—	64	16	3	845	17	19	31	102490	9191	30
Straßburg	—	100	18	3	2186	26	19	50	244370	21826	2
Kehl	—	11	33	—	74	—	—	—	12625	1148	17
Bischweiler ꝛc.	—	19	—	1	902	3	2	5	93570	8393	23
Hagenau	—	110	43	4	542	18	—	—	73055	6562	18
Soulz	—	—	—	—	229	—	—	—	22900	2051	29
Weißenburg	—	—	—	—	57	—	—	—	5700	511	6
Winden	8	272	69	156	4231	215	15	73	510895	56845	26
Rohrbach	—	4	—	4	595	24	1	—	63240	7675	4
Landau	—	18	3	24	1343	49	5	1	145125	17437	26
Edenkoben	—	1	—	—	950	6	—	—	95820	11589	53
Haßloch	—	1	—	1	585	2	—	—	58920	7967	51
Schifferstadt	—	—	—	—	51	—	—	—	5100	757	21
Speyer	8	302	—	118	3584	194	4	7	423570	63934	1
Mutterstadt	—	—	—	2	784	6	—	—	79280	11058	46
Ludwigshafen	108	1134	15	382	17915	885	24	52	2063335	316152	19
Oggersheim	—	—	—	—	950	1	1	2	95560	14923	18
Frankenthal	3	24	4	—	2203	1	2	5	224590	36710	57
Worms	—	—	—	—	1631	1	1	1	163510	28126	46
Osthofen	—	—	—	—	800	2	—	1	80390	13723	14
Alsheim	—	—	—	—	60	—	—	—	6000	1007	20
Mainz	—	—	—	—	264	9	—	2	27780	4845	24
Summa	181	2667	218	700	70521	1792	137	381	7707900	872139	38

Beilage Lit. **P.**

der durch die Locomo[illegible]eren Verbrauch an Holz, Coaks, Kohle. September 1861.

Ordnungs-Nr.	Nr. der Maschine.	Name der Locomot	Verbrauch per Meile			
			an Kohlen mit Personenzug-Maschinen.	an Kohlen mit Güter- u. Kohlenzug-Maschinen.	an Knochen-Oel.	an Talg.
			Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.
1	1	Haardt	78,49	—	0,141	0,030
2	2	Vogesus	80,82	—	0,144	0,009
3	3	Denis	87,03	—	0,094	—
4	4	Alvens	81,78	—	0,158	0,018
5	5	Hummel	94,22	—	0,160	0,021
6	6	Rhein	84,66	—	0,172	0,020
7	8	Queich	87,95	—	0,157	0,014
8	9	Ludwigshafen	—	112,07	0,227	0,006
9	10	Kaiserslautern	—	115,91	0,169	0,005
10	13	Homburg	—	133,66	0,335	0,023
11	14	Zweibrücken	—	132,64	0,260	0,013
12	15	Berbach	—	134,57	0,228	0,009
13	16	Dürkheim	—	129,28	0,298	0,023
14	17	Donnersberg	—	139,12	0,193	0,011
15	18	Pomona	—	141,61	0,206	0,014
16	19	Bachus	—	132,63	0,280	0,043
17	20	Ceres	—	142,36	0,265	0,007
18	21	König Ludwig	94,30	—	0,169	0,016
19	22	Diemerstein	—	142,92	0,231	0,014
[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	151,73	0,279	0,022

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Digitized by Google

Digitized by Google